

٢٦ يوليو ١٩٥٦

الدكتور
مصطفى الحفناوي



قضية فناء السويس

المصاحف

مكتبة الأخبوا المصرية

٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦

قضية فناء السويس

بقلم

الدكتور مصطفى الحفناوي

مكتبة الأنجلو المصرية

١٦٥ شارع محمد علي (ملاوي) - القاهرة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

لم تكن قناة السويس قضية مصر فحسب ، بل قضية الصراع بين الشرق والغرب ، لأنها بقيت منذ افتتاحها في ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ إلى تأميم شركة القناة في ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، أداة الغرب في السيطرة على الشرق . وكانت العمود الفقري في كل برنامج استعماري له . ولذلك لعبت القناة الدور الأهم في جميع الحروب التي شهدتها العالم ، طوال مائة عام ، وأثرت إلى مدى بعيد على نشاط الشعوب في ميادين السياسة والاقتصاد .

والقناة ملك خالص لمصر ، لا ينازعها فيه منازع ، وحرى بالناس أن يفرقوا بين أمرين ، فلا يخلطوا بين الملكية والوظيفة ، فالقناة ملك لمصر وهي وحدها صاحبة السيادة عليها ، وتستخدمها في سير السفن العالمية ، وهذه هي الوظيفة ، ولا يمكن أن تكون الوظيفة غلايقيد الملكية والسيادة ، وإلا لجاز للمسافر بالسكة الحديد أن يتدخل في شئون مصلحة السكة الحديد وإدارتها بدعوى أنه ينتفع بقاطراتها ، والتجارة العالمية تخترق أقاليم دول العالم كله ، فهل من أجل ذلك تقيد حقوق مختلف الدول على طرق مواصلاتها ومطاراتها ؟

إن الوظيفة لا تبيح التدخل بأية حال في شئون القناة التي تعنى مصر سيدتها ومالكها .

ولكن الاستثمار كان يخلط دائما بين الملكية والوظيفة ليخفى أطماعه الشريرة ، وهذا بيت الداء في المسألة .

وكان الاستثمار يضلل العالم كله حول القناة ووضعها الحقيقي وينشر تاريخها مشوها ومكذوبا ، وظل كذلك مائة عام ، حتى وقع العلماء أنفسهم في الخطأ والضلال ، وقد عبر الأستاذ كامل عبد الرحيم سفير مصر السابق في واشنطن عن هذه الحالة في كتاب خاص بعث به إلى في ٢٥ من يناير سنة ١٩٥٢ ، وقال فيه مانعه :

« وبعد فحسنا فعلت بترجمة مؤلفك القيم عن مشكلات « القناة إلى العربية ، وإعداد مؤلف عنها بالإنكليزية ، ذلك لأن مشكلة مصر الأولى الآن هي قناة السويس . وفي جميع الأوساط العالمية جهل تام بها ، بل ومعلومات خاطئة روجتها الدعاية البريطانية المفرضة تشوبها للحقيقة ، ونشرا للباطل ، رغبة منها في الإبقاء على سياستها الاستعمارية العاشمة ، فهم ينصبون أنفسهم حماة للقناة ، ويصورون للعالم أنهم لو تركوها لتعطلت فيها الملاحة ، ومنعت مصر سير السفن ، ولو قت القناة في أيدي الشيوعيين في الحرب المقبلة . وقد ذهب الجهل بالكثيرين إلى الاعتقاد أن قناة السويس ملك لبريطانيا أنشأتها رجالها ومالها . »

قت بتفنيد تلك الأكاذيب وشرحت قضية القناة ، مطالبا بتصفية

شركة قناة السويس في الرسالة الفرنسية التي ظفرت من جامعة باريس بدرجة الدكتوراة في القانون بتقدير جيد جدا ، بعد مناقشة عاصفة في مساء ٥ من يونيو سنة ١٩٥١ ، وكانت الوثائق والمستندات التي أخفاها الاستعمار عمدت في تلك الدراسة ، وإزاء قوتها لم يستطع علماء القانون الدولي في فرنسا إلا النزول على حكم القانون .

وبادرت بالعودة إلى مصر لأنشر القضية وأنادي بتصفية الشركة المنحلة ، فطبعت رسالتي ، بعد أن نقلتها إلى العربية في خمسة مجلدات كبيرة ، وكتبت وخطبت وحاضرت ، في كل محفل علمي أو سياسي وجدت سبيلا إليه ، وأسست دار قناة السويس وصحيفة ومطبعة قناة السويس ، واستهدفت لحرب الدسائس والبكيد من جانب الشركة المنحلة وخدامها ودعاتها ، وآليت على نفسي ألا أدع هذا الأمر قبل أن تبديد الشركة الاستعمارية وتسترد مصر قنواتها .

وشاء الله سبحانه ، أن أحضر قبل موت أخلد لحظة من لحظات التاريخ ، ساعة أن أعلن الرئيس المفدى جمال عبد الناصر للملا كلة إنهاء شركة قناة السويس وإدارة القناة بمعرفة هيئة مصرية شرفنى بعضويتها . في مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، قضى الرئيس بجرة قلم على استعمار الغرب للشرق ، ومحا من سجل الزمن وصمة عار .

ولكى تقدر نتائج هذا الإجراء التاريخى الخالد ، يكفيك أن تلقى نظرة

على خريطة العالم ، فتجد أن الخالق تبارك آياته ، خلق الدنيا القديمة في شكل بيت له بوابات كبرى في جبل طارق وباب المندب ، وشقت يد العلاح المصري قناة ممتدة من بور سعيد إلى السويس تتحكم في البوابتين الطبيعيتين والمضائق التركية ، بوابة ثانوية تتأثر بالمركز السياسي في قناة السويس .

وقبل ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، كانت إنجلترا تنفرد بالسيطرة على الحركة الملاحية العالمية ، تحت ستار مسح يقال له « شركة قناة السويس » ، فلما أزاح الرئيس هذا الستار ، ظهر ذلك الوجه المجرم ، الذي يمتص دماء الشعوب وجه إنجلترا على حقيقته ، فانتابها لومة ، ورقصت رقصة الطير المذبوح .

وقصة قناة السويس أو قضية القناة قديمة كالدهر ، ومن حق الوطن عليك ، أن تقف عليها ، وتحيط علما بما سبها ، كي تزداد إيماننا بالحق الذي انتهى إليك والذي ستورثه لأبنائك من بعدك .

وها نحن نقدمها لك مرتبة ترتيبا تاريخيا ، مدعمة بالأسانيد والحجج التي لا ينازع مصرفها منازع ، وسوف تعفو مصر عن جرائم الاستعمار الغربي ، وتتطلع إلى مستقبل عظيم ، يرد لها فيه رخاءها ويمنها ورقاقتها ، وقناتها في يدها ، تحرس بها السلام العام ، وتدفع عن الشعوب ، غوائل الأبنية والطمع ، والسطو والاعتصاب ، فتوازن القوى ، ويجرى التعامل بين الأمم بالحسنى ، وتتعاون على الخير ، لا على الإثم والعدوان .

أسأل الله العليّ القدير أن يحفظ لمصر جمالها وقناتها ، وأن يكفل لها السؤدد والمجد إلى يوم الدين .

وإذا كانت جهودى المتواضعة ، فى هذه القضية ، فى دراستها وإعدادها
تقد سلخت من عمرى عشر سنوات من سنة ١٩٤٦ إلى ١٩٥٦ ، ورحلت
أنقب فى دور محفوظات الدول الغربية عن أوراق هذه القضية ، فدافمت
فيها من منبر جامعة باريس فى ٥ يونيو سنة ١٩٥١ ، ثم أخذت نفسى بعد ذلك
بنشر الحقائق بين مواطنى ، إذا كانت هذه الجهود قد أينعت ، فلأن قضية
القناة ، قد وضعها الله بين يدي رجل ، هياؤه وأكرمه بصفات العبقرية التى
أهله لأعظم عمل قام به زعيم فى تاريخ العالم الحديث ، فالرئيس جمال عبدالناصر
ينفرد بالفضل وما نحن إلا جنود نعمل تحت لوائه ، ونسير بتوجيهه ،
وترسم خطاه ، وصورة الرئيس الآن منقوشة على قلب كل مصرى ومصرية ،
وكل عربى ، وكل شرقى ، بل على قلوب عشرات الملايين من الذين يؤمنون
بعبادىء الحرية والعدل والسلام ، فى مشارق الأرض ومغاربها .

ألا وإن مصر العزيزة ، وقد عادت إليها قناتها ، لتحمل أعظم
رسالة حملتها أمة فى ماضى الأيام وحاضرها ، والعالم كله يتطلع إليها ، ليرى
حذا هي فاعلة ، وقد أضحت حرية المرور والتجارة العالمية أمانة فى يدها .

نسأل الله التوفيق ، وأن يهيء لنا من أمرنا رشداً

القاهرة فى ١٥ من أغسطس سنة ١٩٥٦

دكتور مصطفى الحفاوى

الفصل الأول

طريق رأس الرجاء الصالح

تأمل سنة الله في هذه الآيات المحكمات :

قوله الحق : « وهو الذى مزج البحرين هذا عذب فرات وهذا ملح أجاج وجعل بينهما برزخا وحجراً محجوراً »

وقوله تبارك وتعالى : « أمن جعل الأرض قرارا وجعل خلالها أنهارا وجعل لها رواسى ، وجعل بين البحرين حاجزا ، أإله مع الله بل أكثرهم لا يعلمون . »

وقوله جلت قدرته : « الله الذى خلق السموات والأرض ، وأنزل من السماء ماء فأخرج به من الثمرات رزقا لكم وسخر لكم الفلك لتجروا فى البحر بأمره وسخر لكم الأنهار وسخر لكم الشمس والقمر دائبين وسخر لكم الليل والنهار وآتاكم من كل ما سألتموه . وإن تعدوا نعمة الله لا تحصوها إن الإنسان لظلوم كفار . »

وفى سورة الرحمن ، يقول الرحمن الرحيم « ولا الجوار المنشئات فى البحر كالأعلام . إن يشأ يسكن الريح فيظللن رواكد على ظهره . إن فى ذلك لآيات لكل صبار شكور »

واقراء الآية الكريمة . « ألم تر أن الفلك تجري في البحر بنعمة الله
لربكم من آياته إن في ذلك لآيات لكل صبار شكور » .

وتتضح هذه الآيات بأجلى معانيها للذين يستقرؤون التاريخ فيتبين لهم
أن الدول العظمى لم تقم إلا على أساس الشراع والفلك والسيادة البحرية .

وقد شق الفراعنة أول قناة صنعها يد الإنسان وكانت تسمى قناة
فرعون وكانت تجري من منفيس إلى حيث توجد الآن مدينة الهويس ،
ولطالما ردمت القناة ثم تجددت في عصور الفراعنة والرومان .

وأراد عمرو بن العاص بعد فتح مصر أن يشق قناة في برزخ السويس ،
ولكن أمير المؤمنين عمر بن الخطاب صرفه عن هذا المشروع مخافة غزو
الروم لمصر من تلك القناة فاضطر بن العاص لشق قناة أمير المؤمنين التي
جرت من القسطاط إلى البحر الأحمر حيث توجد مدينة السويس وظلت
السفن تجري في تلك القناة إلى أن أوصدها الخليفة أبو جعفر المنصور خوالي
سنة ٧٧٥ ميلادية .

وظلت مصر بعد أن توقفت قناة عمر وثيقة الاتصال بغرب أوروبا
وبقيت القاهرة أغنى مدن الأرض على الإطلاق لأنها احتكرت تجارة
آسيا كلها ، حيث كانت السفن المصرية تحمل طيبات الأرض من بحار
الهند والصين وتفرغ التجارة في السويس وتنقلها القوافل إلى القاهرة
مستودع حاصلات الشرق ، وما يفيض عن حاجة مصر كان ينقل بطريق
الملاحة النيلية إلى الاسكندرية ، حيث يأتي تجار من أوروبا ، من جمهوريات

البندقية وجنوا وناپولى ، ومن مارسيليا مرتين فى السنة لشترى تلك الخيرات التى كانت قوام تجارة أوروبا الخارجية كلها .

وفى سنة ١٤٩٨ حدث تحول خطير فى التاريخ الإنسانى ، ذلك أن أحد الملاحين البرتغاليين ، واسمه « فاسكودى جاما » استطاع أن يصل إلى الهند طوافا حول رأس الرجاء الصالح ، ولم يكن الرجل مكتشفا لهذا الطريق وإنما استعان بجماعة من الملاحين العرب ، كان قد تعرف عليهم فى موزامبيق . وقبل أن يهتدى الرجل الأبيض إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، كانت أوروبا قد أوقدت نيران الحروب الصليبية التى باءت حملاتها بالفشل وأتجه تفكير الصليبيين منذ سنة ١٢٤٩ ميلادية إلى شق قناة فى برزخ السويس تكون ملكا مشتركا للعالم المسيحى ويبددون بها شمل المسلمين .

إلا أن الوثيقة المتضمنة هذه الفكرة والتى رفعت فى تلك السنة إلى ملك فرنسا لم تزد عن أن تكون مجرد خيال ، إلى أن عرفوا طريق رأس الرجاء فى الوقت الذى استطاع كولومبس أن يصل إلى قارات العالم الجديد ويكتشف الرجل الأبيض الأمريكتين .

وخسرت مصر باكتشاف الطريق الجديد خسارة بالغة ، لأن أوروبا التى باركت فاسكودى جاما قد حشدت القراصنة البرتغاليين وغيرهم ممن تربصوا فى بحر الهند وأغرقوا أسطول مصر التجارى فى سنة ١٥٠٢ وحاول

السلطان الغورى أن ينتقم من ذلك الفعل الشنيع وأرسل سفيرا من لدنه إلى البابا وإلى ملوك أسبانيا والبرتغال ، فذهبت محاولاته أدراج الرياح ورجعت مصر إلى الوراء بسرعة متناهية حتى غزاها السلطان سليم الأول في سنة ١٥١٧ وقتل طومانباي آخر ملوكها المستقلين .

ويقول فولتير في كتاب له عن الأخلاق :

« إن رحلة جاما طواقا حول رأس الرجاء الصالح إلى كالسكوتا وبلاد الهند الكبيرة قد غيرت تجارة العالم القديم ؛ فالاسكندرية كانت قلب هذا الاتصال بين الشعوب في عصور البطالسة والرومان والعرب وكانت مستودع حاصلات مصر وأوروبا وبلاد الهند ، واحتكرت البندقية وحدها تقريبا عن طريق الاسكندرية حاصلات الشرق فأثرت دون غيرها من بلاد أوروبا في وقت كانت الجهالة تعمى بصائر العالم المسيحي ولولا رحلة فاسكودى جاما لاحتلت هذه الجمهورية من أوروبا مكان الصدارة ولكن طريق رأس الرجاء الصالح حول الثروات عن وجهتها ، واتحدت مصلحة مصر مع مصلحة البندقية فأقترح تجار البندقية الذين هالهم تقدم البرتغاليين على حاكم مصر أن يشق على نفقاته قناة تصل النيل بالبحر الأحمر ولو نفذ المشروع لاحتكروا مرة أخرى حاصلات الهند ولكن الاقتراح لم يقبل »

وظلت البندقية ترقب مصرعها وقد انتزع البرتغاليون منها المجد والنفوذ وحاولت أن تتحد مع مصر لبناء أساطيل جديدة فأخفقت محاولاتها ومحاولت تجارة أوروبا مع الهند إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، وكان

البرتغاليون سابقين في هذا الطريق فبدأ استعمار الغرب للشرق على أيديهم وأيدى الأسبانيين الذين ساروا من ورأسهم ، ولما كانت هولندا يومئذ جزءا من أملاك أسبانيا واستعمل الأسبان رعاياهم الهولنديين في الملاحة بسبب مخاطر البحر وغرق مالا يقل عن نصف السفن التي كانت تمر عباب المحيط استطاع الهولنديون أن يؤسسوا شركة هند شرقية استعمرت اندونيسيا وأتاحت لهم التحرر من ربة أسبانيا .

وأدلت فرنسا بدلوها في هذا الطريق ولكنها لم تستطع منافسة غيرها وكذلك سارت إنجلترا في طريق الشرق الطويل حتى استطاعت أن تؤسس شركة الهند الشرقية التي استعمرت الهند فيما بعد .

هذا التحول لم يصرف أنظار التجار وأصحاب السفن الفرنسيين عن السويس كأقصر وأحسن طريق وباتت هذه الفكرة الشغل الشاغل للدبلوماسية الفرنسية في أيام الملك لويس الرابع عشر ومن جاءوا بعده .

ويمكن القول بإيجاز إن جهود البندقية ، والمساعي التي بذلت بعد ذلك كانت نواة خطة وضعت فيما بعد ولم تنفك عنها فرنسا طوال القرون التي تلت حتى سمحت الصدف المحضة لأحد أبنائها في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر بأن يجعل من الخيال حقيقة واقعة .

الفصل الثاني

محاولات فرنسا في زمن الملكية

إبتداء من عصر لويس الرابع عشر إلى قيام الثورة الفرنسية وضعت فرنسا مشروعات تستهدف إنشاء طريق في برزخ السويس وقد سعى الملك الشمس كما لقبه الفرنسيون للحصول لرعاياه المقيمين على ضفاف النيل على نصيب كبير من الامتيازات وكذا لخلق طريق موصلات قصير في أرض مصر يستطيع أن يهيمن عليه ، ورسم هذه السياسة وزير من أكبر وزرائه اسمه كولبير كان يفكر جديا في تجارة البحر الأحمر ، ووقتئذ كان هذا البحر بحيرة إسلامية مغلقة الملاحة فيها محرمة على سفن المسيحيين . وتوطئة للخطوة التي رسمها أمر لويس الرابع عشر بتأسيس شركة سماها « شركة الهند الشرقية » ودخل في مفاوضات مع الباب العالي كي يأذن للمسيحيين بالملاحة في البحر الأحمر ولكن أخفقت المحاولات والجهود التي بذلتها الدبلوماسية الفرنسية ولم يتجاسر هؤلاء يومئذ على استخدام العنف .

ولكي يتخلص لويس الرابع عشر من منافسة هولندا في طريق رأس الرجاء الصالح قرر أن يغزوها في دارها فاحتل أراضيها في سنة ١٦٧٢ ويومئذ

رفع إليه رجل يقال له «لبنتر» وصية من أخطر الوثائق في السجل الاستعماري وهي مؤرخة في ١٥ مارس سنة ١٦٧٢ ، وقال فيها :

«أريد أن أنحدث إليكم يامولاى فى مشروع غزو مصر ولا يوجد بين أجزاء الأرض بلد غير مصر يمكن السيطرة منه على العالم كله وعلى تجارة الدنيا بأسرها وهى تستطيع أن تلعب هذا الدور بسهولة استيعابها لعدد كبير من السكان وبسبب خصب أرضها المنعم المثل ولقد كانت فى ماضى الأيام مهدا للعلوم ومحرابا لنعمة الله ولكنها اليوم معقل للديانة الحمدية التى تغدر بنا ولأى داع نخسر المسيحية تلك الأرض المقدسة التى تصل آسيا بأفريقيا والتى جعلت منها الطبيعة حاجزا بين البحر الأبيض والبحر الأحمر ومدخلا لبلاد الشرق بأجمعها ومستودعا لكنوز أوروبا والهند ولديكم من وسائل الملاحة ما يجعل مصر سهلة المنال وفى السنوات الأخيرة أضحت السفر عبر البحر الأبيض المتوسط بالنسبة للسفن الفرنسية عملية هينة وقلما نسمع عن حادث غرق ذى بال فى مياه هذا البحر .

«وتقع جزيرة مالطة فى ثلث الطريق من مارسيليا وتقع جزيرة كنديد فى الثلث الثانى وما أسهل أن تقلع السفن إلى كريت ومنها إلى شواطئ تونس والجزائر وطرابلس، ومالطة محطة مأمونة العواقب ... وإذا كانت القسطنطينية قلعة لجيوش الأمبراطورية العثمانية إلا أن الهجوم المباغت لن يترك لها فرصة النجدة لبعد الشقة بينها وبين أوروبا . ومصر تكتنفها صحراوات فسيحة فلا يمكن إغاثتها بالجيوش البرية . وأما الترك فليس لهم

من البحرية ما يسمح بصد هجوماتهم عنهم والجيش المصرى فى زمن السلم لا يعد شيئاً مذكورا ومصر كغيرها من بلاد الشرق لا تنتظر إلا جيش التحرير لتقوم قومتها ، ولذلك فإنكم حينما تغزون مصر ستقضون على الأباطورية التركية القضاء المبرم ومن المسلم به والمعروف أن مصر غير محصنة ولا تملك أن ترد الهجوم الأول وذلك فيما عدا مدينة القاهرة ... الخ »

« وأنتم إذا غزوت مصر فسوف تسيطرون على بحار الهند وما يوجد فيها من جزائر لا تقع تحت حصر وعندئذ سيتقدم إليكم قلب آسيا المحروم من التجارة والثراء ويضع نفسه تحت حكمكم وبوسمى أن أوكد أنه ليس ثمة أعظم مشروع من مشروعى هذا وإنى أرى أن غزو هولندا عن طريق مصر أسهل من غزوها فى عقر دارها لأنكم بغزو مصر تنتزعون من يدها أعز ما تملك ألا وهو خزائن الشرق ونفائسه . وأهم من ذلك أنها لن تشعر على الفور بضربكم وإذا فطنت فلن تقدر على الخلاص منها . وإذا ما تجاسرت على تحدى غزوكم لمصر فإنها ستكون نفسها بسخط العالم المسيحى ... والذين يحقدون على فرنسا سينظرون بعين الارتياح والرضا لهجومكم على المسلمين تحدى روح مسيحية .. وإنه لما تقتضيه الحكمة أن تجنبوا يامولاى لكتابان سر هذه الجملة ... الخ »

هذا الكاتب الألمانى الفاجر ، الذى لقبه شارل رو بالفيلسوف وأشاد بذكره كان يعبر عن تفكير تعصبى سيطر على أوروبا فى ذلك العصر ولكن لويس الرابع عشر رفض أن يعمل بالوصية مخافة بأس مصر ، وقد

وضع كولبير سياسة شرقية سار عليها خلفاؤه حتى نهاية القرن الثامن عشر .
وكان له ولد اسمه المركيز « دى سينلاى » وضع بالتفصيل مشروع شق
قناة فى برزخ السويس تصل النيل بالبحر الأحمر ، وأوشكت المساعى
الدبلوماسية الفرنسية أن تظفر ، ووافقة السلطان العثمانى على المشروع ولكن
الحركة القومية المصرية التى قادها وقتئذ جماعة الوعاظ وقفت دون ذلك
المشروع سدا منيعا ، وأراد لويس الرابع عشر أن يحقق أحلامه عن طريق
الحبشة ومهد لهذا الغرض مستعينا ببعثات من المبشرين ففشلت
مساعيه .

وكانت إنجلترا تتبع هذا النشاط الفرنسى فى يقظة وحذر ، ومن بين
الوثائق الدبلوماسية تقرير رفعه قنصل فرنسا بالقسطنطينية إلى حكومة
بلادها فى سنة ١٦٩٨ وقال فيه أن الإنجليز يعملون على احتلال مصر يوما
من الأيام وذلك لسد طريق البحر الأحمر . ولما انتهى عصر لويس الرابع
عشر طوى مشروع قناة السويس فى أيام لويس الخامس عشر وفكرت
فرنسا فى الوصول إلى الهند عن طريق الخليج الفارسى ومع ذلك كان هناك
ساسة فرنسيون عاودهم تفكير الصليبيين ومن هؤلاء المركيز « دارجنسون »
الذى قال أن أوروبا قد أضحت بعد حرب السنوات السبع تنعم بالسلام
وأن على فرنسا أن تنهز هذه الفرصة فتتنقض على الأمبراطورية العثمانية
لتقيم صرح المسيحية وتستخلص الأراضي المقدسة .

وقال المركيز فى وصف مشروع قناة السويس :

إن مشروعى صليبي ومن ميزاتة التجارية العظيمة إمكان حفر قناة
تصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر وتكون ملكا مشتركا للعالم
المسيحي »

وعلق شارل رو في مؤلفه على هذا الكلام فقال « ألا تشبه هذه الرغبة
التي أبدأها الركن من حيث تملك القناة للعالم المسيحي على الشيوع الوضع
الحالي للقناة من حيث مركزها الدولي » ١٩

وقلنا في الصحيفة ٤٤ من الجزء الأول من مؤلفنا تعليقا على
ذلك الكلام :

« إذن هي حرب صليبية مقدسة أو تدويل مسيحي لقناة
السويس »

تولى لويس الثالث عشر عرش فرنسا ولم يكن مشروع القناة مهما لكل الإهمال
بل كان الشغل الشاغل للسلطة والمفكرين في فرنسا كما تبدل الوثائق السياسية
وقد نشرت فرنسا مجموعة سميتها معاهدات الباب العالي وفيها نصوص بعض
الفرمانات العثمانية ونحن نقبس منها فيما يلي نص فرمان عثمان صدر
في سنة ١٧٧٤ وهذه ترجمته الحرفية :

« علمنا التاريخ أن الأوروبيين جنس مخادع ومغامر وأنهم يسمون منذ
أقدم العصور مستعنيين بطرق الحيلة ووسائل العنف لتحقيق أطماعهم .
وبعضهم يتسللون إلى البلاد متنكرين في ثياب تجار ، ظهروا في دمشق

وبلاد المقدس . وعلى نفس الوتيرة وبنفس الأسلوب ، اقتحموا بلاد الهند بحيث استطاع الانجليز أن يذيقوا أهلها الذل والاستعباد ؛ وأخيراً استطاعوا بمؤازرة بعض البكوات أن ينفذوا إلى مصر ، وبعد أن يدرسوا خريطتها سيرحلون عنها ثم يرجعون إليها غزاة فاتحين . ولكي تقطع عليهم خط الرجعة ، وبمجرد أن وقفنا على حركاتهم وسكناتهم كافنا سفيرهم (السفير البريطاني) أن يخبر حكومته لمنع وصول المراكب البريطانية ورسوها في مدينة السويس . وقد أجابنا لما طلبنا ، وعلى ذلك ، إذا تجاسرت سفينة انجليزية على الرسو في السويس ، فإنها تصدر ويلقى القبض على جميع ركبها ويظلون سجناء حتى تصدر منا أوامر أخرى .

وتضمنت المجموعة الفرمانات أيضاً ، فرمانا عثمانيا صدر في سنة ١٧٧٩ م ونصه :

« لا نريد بأية حال أن تصل إلى ميناء السويس أية سفينة أجنبية سراً أو علانية . فإن بحر السويس ، هو الطريق إلى حج بيت الله الحرام في مكة المكرمة ولذلك فإن كائنا من كان تحدّثه نفسه بمخالفة هذا الأمر سيلقى الجزاء في الدنيا والآخرة . فنحن إنما نعتبر هذا الأمر الذي لا يمكن أن ينقض بأية حال من أهم مسائل الدنيا والدين فلينفذ في حزم وبلا تهاون طبقاً لإرادتنا الامبراطورية ... »

ولتعلموا جميعاً أن السويس هي باب مكة المكرمة والمدينة المنورة وفي

ماضى الأيام ، ما تجاسرت تلك الأمم الباغية على الملاحة في ذلك البحر بل كان مفروضا على الممارات البحرية الانجليزية التي تسافر إلى الهند ألا تمر بجدة . ولكن في عهد علي بك فقط استطاعت سفينة فرنسية صغيرة قادمة من الحبشة أن تصل إلى السويس محملة بهدايا أرسلها شخص مجهول إلى علي بك .

واتخذ الإنجليز من هذه الحالة الفردية ذريعة للوصول بمراكبهم إلى السويس : وعلى يد محمد أبي الذهب وصلت سفن انجليزية أخرى إلى السويس وكانت قادمة من الهند تحمل أقمشة وبضائع أخرى : وأخل ذلك البك بواجباته حبا في المال وطلبا للرسوم الجمركية وما لبثت سفن تابعة للأمم أخرى غير الانجليز أن جاءت من الهند ولقيت نفس المعاملة ووصلت إلى ميناء السويس .

وبمجرد أن وصل إلى علمنا خبر تلك المخالفات والبدع المخالفة للدين ولأقدس أنظمة الحكم في الدولة أمرنا بمنع السفن الانجليزية من الوصول إلى السويس أو القرب من تلك الشواطئ .

وأبلغنا أمرنا إلى سفير إنجلترا لدينا ليبلغه بدوره إلى ملك بلاده . وأجابنا هذا الأخير وكذا شركة الهند بأنه اعتباراً من أول أكتوبر المقبل سيمنعون سفنهم من الوصول إلى السويس . ولما أبلغنا سفير إنجلترا هذا الرد قال لنا بلسان ترجمانه أننا في حل من مصادرة السفن المخالفة وأسر محاربتها واعتبارهم عبيدا أرقاء .

* * *

قامت الثورة الفرنسية في أواخر القرن الثامن عشر ، وادعت أنها
حلت إلى الإنسانية مبادئ حقوق الإنسان ، ولكن جواسيس فرنسا
كانوا وقتئذ يجوسون خلال الديار المصرية ، يبحثون سرا ، ويسترقون
الأخبار ومن هؤلاء رجل اسمه « قولناى » وضع في سنة ١٧٨٤ مذكرة
ضمنها خلاصة ملاحظاته أثر رحلة قام بها في برزخ السويس لدراسة مشروع
القناة وقاص المسافة بين البحرين . ورفع التجار الفرنسيون الذين كانوا
يقيمون بالقاهرة تقريرا ، عن طريق غرفة التجارة بمارسيليا ، إلى الجمعية
الوطنية ، يستعدون حكومة ثورتهم ضد مصر ، وقال هؤلاء التجار
في تقريرهم ، إن شواطئ الاسكندرية ودمياط غير محصنة ، وأضافوا
في مذكرتهم قولهم « إذا أردنا أن نتخلص من منافسة الانجليز لنا
في البنغال ، فلا بد من أن تسيطر فرنسا على السويس والبحر الأحمر .
يجب أن تفتح موانئ البحر الأحمر للسفن الفرنسية ، دون عائق ، يمنعها
من نقل حاصلات الهند إلى السويس ، فالقاهرة ، ومنها إلى فرنسا . وبذلك
نستطيع أن نقضى القضاء البرم على مركز الانجليز في البنغال ، ونحن أبناء
فرنسا المقيمين بمصر ، كرسنا أعمارنا لتحقيق هذه الغاية .
وألح هؤلاء في المطالبة بغزو مصر ، لتحقيق مشروع القناة ، والسيطرة
على العالم .

* * *

وفي جلسة صاخبة سمع الجزال بوبارت مناقشة ذلك التقرير ، وخرج

من الجلسة ، ليضع مع الكاردينال « دى تاليران » خطة غزو مصر . وقد جاء في مذكرات الكاردينال السالف الذكر ، ما نصه « إنه لما يغرينا بهذه السياسة ما سجله تاريخنا ، ففي زمن الحروب الصليبية كانت أوروبا تتطلع للتجارة مع آسيا ، وكانت حرية الاتصال بهذه البلاد الغنية هي السر الحقيقي للحروب التي شنها أمراء القرب على خلفاء الجزيرة العربية ، وعلى سلاطين مصر وحكامها وكان الدين تعلقة لرجال السياسة ومطية لأغراضهم ، وما كانت السياسة تهدف إلا لاحتكار الملاحة . ولو حالف الصليبين النصر ، لرأينا الاستعمار الأوروبي خفاقا في سماء مصر ولاشتعلت العداوة والبغضاء بين الأمراء فتظفر فرنسا بما تريد وتحصل على منافع أكثر من التي حصلت عليها فيما بعد عند اكتشاف أمريكا .

ولما وصل بونابرت إلى مصر كتب إلى حكومة الثورة في فرنسا قائلا : « يبدو أن وصولنا إلى مصر قد برهن على كفايتنا التي نستطيع بها أن نصل إلى الهند ، والإنجليز من أجل ذلك في فزع شديد .

وقد حدثنا التاريخ عن البعثة العلمية التي رافقت حملة بونابرت إلى مصر ، ولم تكن هذه البعثة إلا العلماء والمؤرخين والمهندسين والمساحين وغيرهم ممن جندوا مع الجيش ، لتنفيذ مشروع قناة السويس . وكان يرأس هذه البعثة المهندس « لبيير » الذي بين في تقرير له الأسباب التي حلت ناپليون على التفكير الجدى في شق قناة بيرزخ السويس ومما جاء في هذا التقرير قوله : « إن تفوق مصر التي حبه بها الطبيعة قابل للزيادة ، إذا استطاعت الحكومة الأوروبية التي تستمرها أن تشق القناة التي لاينازع أحد

في مزاياها ، والتي اهتمت بمشروعها العظيم ، كل دولة كانت لها على مصر سيادة . ولا محل للقياس بين منافع الطريق المائي وطريق البر ، وإذا لوحظ أن الجزء المقترح حفره هو أقصر مسافة بين النيل والبحر الأحمر تحققت أهمية المشروع الذي سيفيد الحجاج المسافرين إلى مكة أو إلى دمشق ومنها إلى أواسط آسيا ، ولا يبقى ثمة محل للقوافل التي تسير بين قنا والقصير . والنتيجة الأهم من كل هذا أن طريق مصر يصبح بالنسبة للملاحين أحسن وأهم بكثير من طريق رأس الرجاء الصالح ، وسيكون احتكار هذا الطريق سهلا للدولة التي تستولي على مصر .

وذكر « ليبير » أن بونايرت قد بذل جهودا مضعية في دراسة هذا المشروع وأن مهندسى الحملة هم أول الذين اقتحموا الصحراء الشرقية ، وقد اشترك ناپليون بشخصه في زيارة الصحراء ، ولكن عرب مديرية الشرقية ، كانوا ينفذون على رجال بونايرت ، ويشخنون منهم الجراح ، فأخفقت الحملة في تحقيق الغرض الذي غزت مصر من أجله .

ولم يحفل الإنجليز حتى القرن الثامن عشر بموقع مصر الجغرافى ، ولكن حملة بونايرت نبهتهم لمشروع السويس ، فبدأوا يتربصون ويستعدون لغزو مصر لينفردوا بالسيطرة على طريق الشرق . وجاءوا إلى مصر بدعوة أنهم حلفاء للسلطان العثمانى ، يعاونونه في إجلاء الفرنسيين ، وقد أبرمت اتفاقية جلاء الفرنسيين في ٢٧ يونيو سنة ١٨٠١ ، وتراخى الإنجليز بعد ذلك في العودة لبلادهم حتى السنة التالية إذ تمهدوا في معاهدة « اميان » التى أبرمت بين فرنسا وهولندا واسبانيا على الجلاء من مصر ، ثم تراخوا

في التنفيذ ولاذوا ببعض الخونة من المالك ليمهدوا لاحتلال انجليزى
لمصر .

وقد ترك الصراع بين انجلترا وفرنسا في طريق السويس ، ونقرأ
في مذكرات بوناپرت بسانت هيلانه هذه العبارات : « إن الانجليز يرتعدون
وتنخلع قلوبهم إذا رأوا فرنسا تحتل مصر . ونحن بهذا الاحتلال نستطيع
أن نبين لأوروبا الطريق العملى لحرمان الانجليز من الهند . »

الفصل الثالث

محمد علي صنيعة فرنسا من أجل القناة

لما أُجِلَت الوطنية المصرية جيوش فرنسا ، عين بونابرت في وظيفة قنصل عام مصر جاسوساً من أخطر جواسيسه ليمهد لغزو فرنسي جديد ، وهذا الجاسوس هو « ماتيوي لسبس » ، والد فرديناند . وقد لاحظ أن الحركة القومية التي تزعمها عمر مكرم وصحبه على أشدها ، وأنه يقف في الجانب الآخر قلة من البكوات المالكين الخونة من أمثال الألفي ، يعملون لحساب الإنجليز ، ويمهدون لاحتلال إنجلترا ؛

وتظاهر دي لسبس الأب بتأييد الحركة الوطنية ومصادقة زعمائها حتى خدعهم ومكن لدخيل الألباني دسه عليهم ، وهو محمد علي ، تاجر التبناك سابقاً . وتدل الوثائق التاريخية التي تكشف عن نشاط جواسيس فرنسا وسفرائها لدى الباب العالي ، على أن دي لسبس الأب ، هو الذي خدع العلماء وغرر بهم فاطمأنوا لمحمد علي ، ومن جهة أخرى نجحت رشاوي فرنسا في القسطنطينية حتى نزل السلطان العثماني على إرادة الشعب المصري ، في الظاهر ، وقبل تعيين الدخيل الألباني الذي اصطنعته فرنسا لنفسها والياً على مصر .

وحاولت انجلترا أن تقوم بحركة مضادة ، فأقلعت عمارتها لمياه
الأسكندرية ، في شهر مارس سنة ١٨٠٧ ، ولكن الشعب المصرى
الباسل ، دق طبول الجهاد ، وسارت جموع الشعب على الأقدام من القاهرة
ومن كل مكان ، حتى التقى المجاهدون البواسل بالقراصنة ، وسحقوا حملة
فريزر ، ووضعوا رءوس الإنجليز على أسنة الحراب .

ولا ننكر أن مصر قد نهضت في عصر محمد على ، ولكن حكمه كان
وصاية فرنسية مقنعة ، وآية ذلك البعث العلمية التى وجهها محمد على إلى
فرنسا ، واستخدامه الخبراء والمهندسين وغيرهم في مختلف وظائف الحكومة
من فرنسا . وتحت ستار هذه النهضة حقق محمد على سياسة يبتتها فرنسا ،
مسترشدة بتقارير العلماء المرافقين للحملة ، فحطم الزعامة الدينية ونحاهها من
الميدان ، ونكل بعمر مكرم وصحبه ، وكان الغرض من ذلك ، ألا تقوم
في مصر مستقبلا حركة مقاومة وطنية صادرة عن تفكير إسلامى وشعور
دينى ، وكان ذلك تمهيدا لحملات المرابين التى غزت مصر ، على يد خلفاء
محمد على . ومن جهة أخرى ، كان قتل الرجل المريض وتحطيم دولة الخلافة
الإسلامية الشغل الشاغل للسياسة الأوروبية ، وقد جردوا قوات محمد على
حتى وصلت إلى أبواب القسطنطينية واستعملوا محمد على في سحق الحركة
الوهابية التى لم تكن مذهباً دينياً بقدر ما كانت تسكتيلاً للمسلمين للوقوف
على أساس من العقيدة سداً منيعاً دون الصليبية الجديدة التى دقت أبواب
الشرق الإسلامى منذ حملة بونابرت على مصر .

وكل ذلك كان تمهيداً لا بد منه لتحقيق مشروع القناة ، تحت

ستار عمارة الأرض ، وحب المدنية الأوروبية .

طرح مشروع السويس على بساط البحث واتخذت الخطوات العملية للتنفيذ ، في أيام محمد علي ، وظهر أفاق استعماري انجليزي ، يقال له « واجهورن » وهو صاحب التمثال الذي أقامه دي لسبس فيما بعد بمدينة بور توفيق ، وقام هذا الأفاق بتكليف من شركة الهند الاستعمارية برحلة للمقارنة بين طريق الكاب وطريق السويس .

ووقتئذ شهدت أوروبا ثورة صناعية لا عهد لها من قبل ، بسبب الإهتمام إلى قوة البخار ، ويقول « السير آرنولد ولسون وهو ممن أرخوا لقناة السويس » إن محمد علي قد وضع في سنة ١٨٣١ مشروعاً لحفر قناة تصل القاهرة بالسويس . وغير صحيح ما زعمه المؤرخون من أنه قال « أنا لا أريد أن أفتح على مصر بسفورا آخر ، وإنما الصحيح أن فتصل إنجلترا الذي كان يرقب نشاط الفرنسيين باهتمام بالغ ، هو الذي قال لمحمد علي : أريد أن تفتح على مصر بسفورا آخر ؟ ! .

وقد استخدم محمد علي المهندس الفرنسي « لينان دي بلفون » لهذا المشروع ، وتأخر تنفيذه بسبب الخطأ الهندسي الذي وقع فيه هؤلاء إذ خيل لهم أن مستوى البحرين مختلفان ، وأن القناة قد تتسبب في غرق الدلتا .

وفي عصر محمد علي ، ظهرت في فرنسا جماعة « سانت سيمونيان » التي ألقت جمعية سميت بجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس ، وقد

تأوفدت الجماعة المذكورة إلى بلاط محمد علي بعثة برئاسة القس « انفتان »
وهذه البعثة بقيت تجهز للمشروع طيلة أربع سنوات من سنة ١٨٣٣
إلى سنة ١٨٣٧ ، ومما كتبه هذا القس في سنة ١٨٤٠ :

« ومن الخطأ البين أن تعتبر المسألة الشرقية مجرد أمر يشغل « الفكر
الأوروبي ؛ وينبغي أن يكون المرء أكثر من أوروبي ليدرك هذه المسألة .
ولأننا نعالج المسألة بعقلية أوروبية ولم نفعل إلا الشيء القليل منذ احتلالنا
للجزائر من أجل هذا اندفعت الدبلوماسية الأوروبية وزجت بنفسها
في صراع بين محمد علي وبين السلطان ، ومن أجل هذا ترى فرنسا ظفرت
بمركز حسن متأثرة بالغريزة ونبيل الشعور ؛ ولكن فرنسا جانبت في ذلك
بعد النظر . »

« على أن فرنسا تبدو متراجمة وهي تفعل ذلك إذعانا لضرورة تفرضها
علينا السماء في العصر الذي نعيش فيه ؛ وهي ضرورة استعمار الغرب لبلاد
الشرق . وسيكون من حق الذين عارضتهم فرنسا أن يقولوا لها ، ألم تسبقينا
أنت بفزوك للجزائر ؟ ألم تضي قدمك قبلنا فوق أرض أفريقيا ؟ »

« وما الذي تريده إنجلترا ؟ الطريق إلى الهند عبر السويس أو أوروبا
أو الاثنين معاً إذا أمكن ذلك . وما الذي تريده روسيا ؟ الطريق إلى الهند
من آسيا الصغرى وبلاد العنجم وكابل والحق أن هذين المطلبين يهديان
القرن التاسع عشر إلى اتصال الشرق بالغرب ، مثلهما في ذلك مثل رحلة
كرستوف كولبس ورحلة فاسكودي جاما من حيث كونهما قد اتاحتا

لأوروبا أن تبسط نفوذها عالميا في عصور خلت .

« على الروس إذن أن يحتلوا القسطنطينية وعلى الانجليز أن يحتلوا الاسكندرية ! وليس يقتصر واجبنا عن تأييد الروس والانجليز فهذا قضاء كما يقول دين المسلمين ؛ بل ينبغى أن نساهم مع أولئك وهؤلاء ، وتلك إرادة الله كما يعبر الدين المسيحي » .

ولا أدل على التآمر والتعصب من رسالة أخرى كتبها القمص « انفتان » الأنف الذكر ، لأحد جواسيسه في مصر ، وقال فيها :

« إننى أشعر اليوم بأن لى وجهها سياسيا يجب أن يطل على بلاد الشرق ؛ وبقينى أنك تشاطرني هذا الشعور ! ! وها أنا ذا أبعث إليك ، وأنت تشعر بما يخالج نفسى بكتب ينبغى أن تروجها فى البلاد التى تقيم فيها والتى تنظر إلى أوروبا من شاطئ البحر الأبيض المتوسط .

« أبعث إليك برغباتى رجاء أن تعمل على تحقيقها ، ما استطعت إلى ذلك سبيلا ؛ وعليك بكتمان الأمر كضرورة يقتضيها الواجب أن علينا أن نجعل من مصر ، تلك المعجوز الشمطاء طريقا يصل أوروبا بالهند والصين . وبعدئذ نشق طريقا آخر فى بنا . ومعنى هذا أننا نضع أحد قدمينا على نهر النيل ، والآخر فى بيت المقدس ، وتصل يدنا اليمنى إلى مكة ، والآخرى تلمس روما متكئة فوق باريس فاعلم أن السويس هى مركز حياتنا وكفاحنا . ففى السويس سوف نحقق مشروعا طالما انتظره العالم ونبرهن على أننا رجال . »
« ويهمنى عندما أصل إليك أن أجدا أنك بدأت فى تنفيذ الخطة » .

وكتب إلى صديق له ، وهو في طريقه إلى مصر في ٢٩ أغسطس
سنة ١٨٣٣ يقول :

« إننى مسافر يا صديقى ... ، وأنتك لتعلم أنى سأقلم إلى الأسكندرية ؛
أما الذى لا تعلمه فهو أننا نريد أن نقوم بعمل فى أرض أفريقيا ، بل فى أرض
مصر ، وهى تلك الأرض الهرمة بذكرياتهما ، الفتية بما توحى به من آمال ،
أنها الأرض التى يقف فيها مجد الأقدمين ، ويحاول العالم الجديد أن يمشى
فوقها ليصل إلى باب المستقبل ، وهو إذ يحاول ذلك يبعث فيها الحياة ولا يحمل
إليها الموت ، وهدفه الحصول على الثراء لاسفك الدماء ... نريد أن نعبث
الصحراء التى تفصل البحرين ، وأن نتم الدراسات التى بدأت وقت حملتنا
على مصر ، لنصل أنسويس بالبحر الأبيض ، وبذلك نصل الهند بأوروبا
وتلك خلاصة البرنامج الذى من أجله تسافر بعثتنا .

« ووسائل التنفيذ بعضها نظرى ، والآخر عملى ؛ فهى رسومات وخرائط
ومقاييسات ، يعقبها تطبيق ما نسطره على صحائف الديباج .
« وأما الأولى ، فأنت تعرف الصلات التى تربطنا بنفر من المهندسين
من خريجي مدرسة الهندسة العليا فى مختلف الفروع ؛ فى الكبارى
والجسور ، والمناجم ، والبحرية ، والجغرافيا ، وغير ذلك .

« ونحن نعتمد على سواعد تهزها أعصاب ترهف كلما تحركت لخدمة بنى
الإنسان . وبفضل هؤلاء سنعطى للعالم ضماناً يطمئنه إلى إخلاصنا ،
ومقدرتنا وكفايتنا ، وأنا على يقين بأننا نحمل أمانة مشروع سوف تصفق
له أمم الأرض جميعها ، لأنه لا محل للتحاسد حينما تبرز المصالح ، ويصبح
المجد والفخار مشاعاً بين الجميع . »

«أما تنفيذ المشروع ، فيعتمد على رأس المال . وهو إما أن يكون فردياً وإما جماعياً ، والحل الأول ميسر فيما إذا فهمت انجلترا أن عليها أن تقذف فيما بين البحرين بمبلغ من المال ، لتحصل بمدد على منافع جسيمة والحل الثانى ممكن إذا ما قامت بين ذوى التيجان فى أوربا محالفة ترعاها آراء سياسية ثاقبة ، لا محالفة لجمتها المنفعة فقط : والحل الجماعى ، فيما اعتقد أمر محتمل فيما يبدو من اتجاهات الملوك ، ومطالب الشعوب ، ودقة المركز الذى يوجد فيه بعضها ؛ حتى لا كاد أرى مؤتمراً أوروبياً يوشك أن ينعقد ؛ بل أشعر أن رقاع الدعوة إلى هذا المؤتمر قد أعدت . ومن فوق مائدة يلتف حولها ذوو التيجان سوف يقع عقد الشركة ، الذى سيكون عظيم الشأن بما يرجى من ورائه ولا قيمة لما يقتضيه من توضيحات لا تذكر متى دفعت كل دولة نصيبها ، وسيكون هذا العقد حدثاً تاريخياً خطيراً ، تحليه إمضاءات ملكية ، قد تكون فى بداية الأمر منزهة عن الغرض .

«قلت لك ، أن واجب انجلترا أن تفهم أن عليها أن تجمل من السويس صفقة حسنة لها ؛ ومع ذلك ، يتبادر إلى الذهن أن هذا التاجر الكبير خطر يجب أن يحسب له حساب . على أننا إذا تحررنا من الاتقياد للمصلحة الوطنية ، بل والمصالح الأوربية سنرى أن الله قد أعد انجلترا لهذا المستقبل ... »

* * *

وقد أخفقت بعثة « سانت سيمونيان » فى مصر وباءت بفشل ذريع . ولكنها ما لبثت أن جددت نشاطها فى سنة ١٨٤١ إذ بلغها أن المهندس الفرنسى الذى استخدمه محمد على واسمه « لينان دى بلفون » قد أعد فى

سنة ١٨٤١ مشروعاً لحفر القناة بالاشتراك مع رجل انجليزي يقال له « اندرسون » فتأسست جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٤٦ وضمت خليطاً من المهندسين الانجليز والألمان والفرنسيين : كما آزرتها بعض الغرف التجارية الأوروبية .

وبمجرد موت محمد علي ، ولي الأمر ولده عباس الأول ، وكان الانجليزي قد وضعوا يدهم عليه مبكراً منذ كان يتلقى العلم في باريس ، إذ اصطفى صديقاً أرمنياً له ، اسمه « نوبار نوباريان » الذي عرف في التاريخ المصري باسم نوبار باشا ، وظهر على مسرح السياسة المصرية في حياة محمد علي نفسه ، وتبين بعدئذ أنه جاسوس كان يعمل لحساب الانجليز ، فما كان من عباس الأول إلا أنه عمل بمشورة نوبار وطرد الفرنسيين من وظائف الحكومة المصرية ، وأحل الانجليز محلهم ، ونفذ مشروعاً مضاداً لقناة السويس وهو مشروع سكة حديد ، من الاسكندرية إلى القاهرة إلى السويس ، يستعاض به عن مشروع القناة ، ويكون احتكاراً لشركة انجليزية فتحتفظ إنجلترا بسيطرتها على طريق الشرق وتحول دون تحقيق أطماع فرنسا .

وما أن تم الخط من الاسكندرية إلى القاهرة إلا وقد دبر الفرنسيون مؤامرة اغتيال عباس الأول بينها ، وولي الأمر محمد سعيد في سنة ١٨٥٤ ، فسفحت « لفرديناند دي لسبس » الفرصة التي كان يبيت لها في حياة محمد علي ، واستطاع أن يظفر من محمد سعيد ، بفرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذي كان نكبة أصابت مصر في الصميم وأوقعتها في مشكلات بعيدة المدى وأتاحت للاستعمار أن يلقي قبضته على قارتي اسيا وأفريقيا بأسرها .

الفصل الرابع

فرديناند دى لسبس

رذئت الإنسانية فى القرن التاسع عشر بأخطر أفاق عرفه التاريخ ،
فقد ولد فرديناند دى لسبس بمدينة فرساي فى ١٩ نوفمبر سنة ١٨٠٥ ،
وفى وقت كان الفتح والاستعمار أنشودة فرنسا ، وهو ينحدر من أسرة إنجليزية
هاجرت من اسكوتلاندا فى القرن الخامس عشر ، واستقرت فى فرنسا
مشتغلة بالقرصنة بضعة قرون ، وأم فرديناند أسبانية إسما « كا ترين
دى جريفنيه » ، فكان الرجل مزيجاً من دماء غربية ، وكان ثمرة مغامرات
بوكو وفر ، فلما ترعرع لم يعرف الضمير سبيلاً إليه ، بل كان نبوغه يتجلى
فى محاولة الوصول إلى أهدافه من كل طريق واستعمال أقدر الأسلحة
للتحقيق أطماعه التى لا تقف عند حد .

ولم يتلق المغامر الجبار شيئاً من الدراسة العالية من أى نوع كان ،
ولم يتعلم الهندسة قط ، بل اشتغل بالسلك القنصلى ، فى وقت كان القناصل
يستخدمون أبناءهم ، وكان التمثيل القنصلى جاسوسية ، لا أكثر
ولا أقل .

وقد أشرنا إلى « ماتيو » والد فرديناند الذى دس محمد على

الحركة الوطنية المصرية ، ونقل ماتيوي من مصر قبيل مولده الأفاق ، واستعملت فرنسا قنصلا في مراکش ، يمهّد لغزو الجزائر في سنة ١٨٣٠ ، وكان معه ولده وكان هذا الأخير في مستهل حياته في السلك القنصلي فأظهر في التجسس براعة ولعب دوراً خطيراً في هزيمة الجزائر . فبادرت حكومة فرنسا بتعيينه نائب قنصل في بلاط محمد علي في أوائل سنة ١٨٣٢ ، وهو يناهز السادسة والعشرين من عمره .

واستطاع المغامر الذي منذ اليوم الأول أن يستولي على قلب محمد علي ، ذلك لأنه ابن الرجل الذي يدين له محمد علي بعرشه ومجده ، ولأنه مزيج من دماء سكسونية فرنسية إسبانية ، وكان وسيماً ، وكان ذكياً ، وكان محدثاً بارعاً يجذب القلوب بحسن هندامه وذكائه المتوقد ، وقد أغرم ركوب الخيل حتى صار يدرّبها على العدو والسباق ، وقد لقي في بيت محمد علي غلاماً مترهّل البدن ، عليه أمارات الغفلة والغباء ، وهو الأمير محمد سعيد ، فاتفق مع والده على أن يمهّد له بهذا الغلام لينهذب بدنه ويربيه تربية رياضية ، وشاءت الأقدار أن يتسلط على جسده محمد سعيد وعقله منذ ذلك التاريخ ، وفي رسائل دي لسبس إلى عشيقاته وبالأخص لحجته مدام « دي لامال » قصص مثيرة عن الطريقة التي سلكها الشيطان الفرنسي . وقد ألهب غرائز محمد سعيد واستهواه بسهرات القنصلية الفرنسية ، والشقراوات الفاتنات من بنات العجالية الفرنسية ممن كانت تتألف منهن حلقات الرقص والمجون في تلك القنصلية .

وفي صيف سنة ١٨٣٩ ، كان قد سافر دى لسبس إلى باريس في عطلة قصيرة فالتقى بابتة الأرملة الفاتنة مدام دى لامال ، وكان زوجها من كبار المحامين الفرنسيين وقد توفي عنها وهي شابة ، وكان لها صالون يتخلف إليه كبار الساسة الأوربيين ، وقد دلف دى لسبس إلى هذا الصالون واقترب بالفتاة الصغيرة ، التي ماتت في سن مبكرة تاركة له أمها الأرملة الشابة وهذه الأخيرة كانت بيت القصيد في تلك الصلة ، صلة غرام ونفوذ سياسي استعمله دى لسبس فيما بعد حينما سئحت له الفرصة .

ومن أعجب المصادفات أيضاً ، أن دى لسبس كان يمت بصلة قرابة من ناحية أمه الأسبانية للامبراطورة أوجيني التي كانت مخطوبة له قبل زواجها بالأمبراطور نابليون الثالث ، وهذه الامبراطورة لعبت هي الأخرى دوراً خطيراً ، في مأساة قناة السويس .

وفي الوقت الذي قضاه جماعة سانت سيمونيان بمصر جرياً وراء مشروع قناة السويس ، كانوا يترددون ، على القنصلية الفرنسية ، ومن هنا كان اتصال دى لسبس بالمشروع وسطوه على الجهود الفنية التي بذلها هؤلاء .

وقد طرد دى لسبس من خدمة السلك السياسي الفرنسي أثر فضائح نسبت إليه وهو وزير مفوض في روما سنة ١٨٤٠ ، وظل طريداً إلى أن تبوأ محمد سعيد إريكة مصر ، فلمع دوره الخطير .

قرأ دى لسبس خبر تعيين محمد سعيد فى الصحف الفرنسية ، وهو
معنى بترميم قصر ريفى مملوك لجماته مدام دى لامال ، فأسرع إلى باريس حيث
التقى بأوجينى ، الامبراطورة التى أغرم بها وأغرمت به ، قبل أن تلبس تاج
فرنسا ، وأسر إليها بأنه مسافر إلى مصر ليحقق حلما داعب رأس فرنسا
بضمة قرون ، ويرجو أن يحصل على امتياز لحفر قناة فى برزخ السويس فعلها
أن تكون على أتم أهبة ، كي يتدخل الامبراطور ويضع جاهه ونفوذه
فى خدمة هذا المشروع الذى لا بد أن يترتب عليه تغيير مجرى التاريخ ،
والتقى بـ مدام دى لامال ، وأوصاها بأن تكون مستعدة لبذل الجهود لدى
ميرنيخ وغيره من ساسة أوربا الكبار الذين كانوا يترددون على صالون تلك
الحسنة ، وذهب من فوزه إلى جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس
ليطلب من القس انفتان توكيلا وتفويضا يخولانه الحصول على الامتياز
لحساب الجمعية المذكورة .

وبعث إلى صديق صباه ، وصريذه محمد سعيد بكتاب يقول فيه إنه
لا يكتفى بالتهنئة بالبريد ، ويهيمه أن يحضر بشخصه إلى مصر ليقدم التهنئة
لسعيد ، فرحب به هذا الأخير .

واستقبل دى لسبس فى الاسكندرية استقبالا رسميا وقد ارتدى
ذلك الأفاق حلتته التى كان يستعملها وهو وزير مفوض ، وصرع صدره
بالنياشين ، وقصفت له المدافع فى عرض البحر ، فى يوم ٧ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ،
واستضافه محمد سعيد بقصر الزهرة .

ومنذ أول وهلة ، اتصل دى لسبس برجال البطانة والحاشية ليقف منهم على مزاج محمد سعيد وميوله ، بعد أن صار واليا على مصر ، فأفهموه أنه منرم بالفروسية تواق للثناء والمدح . واصطحب سعيد ضيفه إلى الصحراء الغربية لمشاهدة مناورات الخريف ، وفي صبيحة يوم ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وأثناء تلك المناورات ركب دى لسبس جوادا عربيا أصيلا ، وراح يقفز به من كثمان إلى كثمان ، وقام بألعاب بهلوانية جعلت البطانة تبدي مزيدا من الإعجاب وتقول لولى النعم : « يا أفندينا هذا فارس عظيم ويستحق منك العطف والتشجيع » . وفرح سعيد بضيفه ودعاه للجلوس أخوية يستمتعان فيها بشمس الخريف ، فأخرج الثعبان من جيبه ورقة كان قد أعدها من قبل ، وراح يقرأ منها على محمد سعيد عبارات تشبع غروره وكبرياءه ، قائلا له ما قيمة الفراعنة الذين شيدوا الأهرام وهي لاتعدو أن تكون مقابر لرفاتهم ، إنما العمل الخالد ، العمل الذى يرفع صاحبه إلى عنان السماء ويكفل له أكبر مجد فى تاريخ الانسان ، هو شق قناة تصل البحرين وتكون أداة نشر الحضارة والعرفان ، وتيسير الحجج إلى بيت الله الحرام لجميع المسلمين ، ولو شقت هذه القناة فإن الدول لا يمكن أن تسمح لأية دولة بأن يكون لها فى مصر نفوذ ؛ حتى لا تنفرد بفائدة القناة وإنما ستكفل جماعة الدول سيادة مصر وأمنها ، وتصبح القناة مصدر عز وعز ورخاء لشعب مصر ، ويخلد الأمير الذى يشق القناة فى سجل المجد أبدا الأبدى .

وكان سعيد يستمع لهذا الكلام ويهز كتفيه ، فلما انتهى صاحبه من قراءة الورقة ، قال له : « تستطيع أن تعتمد علينا وقد قبلت مشروعك » .

ولم يكن والى مصر يدرك أنه بهذا القبول حفر قبراً لنفسه أولاً ، ولصر
بعد ذلك مدة قرن من الزمان .

ونحن نترك لفردينا ندى لسبس وصف شعوره في تلك اللحظة الفاصلة
في تاريخ العالم وقد سجله في كتاب أرسله على الفور ، في اليوم التالي إلى
حماته مدام دى لامال ، وقال فيه مانصه :

«يبدأ المعسكر صحوه ، ويعلم النسيم العليل عن قرب انبلاج الصبح
فادر بثياب تحفظ على حرارة الجسد وعيني ترقب ما حولي ؛ وانبعثت أشعة
ذهبية تنير الأفق فأرى الشرق عن يميني صافي السماء ، والغرب عن يساري
تكتنفه سحب وتعلوه ظلمات .

«وعلى غير انتظار أرى في السماء قوس قزح ، تسطع فيه ألوان زاهية
وترتكز نهايتها على مشارق الأرض ومغاربها . وأشهد أن قلبي قد دق
دقات سريعة وقوية إذ رأى في ذلك القوس دليلاً على دنو اللحظة التي يتم
فيها اتصال الغرب بالشرق والعالم بعمقه ببعض بنجاح مشروع . ويأتي
إلى الوالى فيعاوننى على الخروج من محيط أحلامي ويحيى أهدنا الآخر بتحيةة
الصباح متصافحين على الطريقة الفرنسية .

«والآن دقت الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثين وقد تناول الوالى وجبة
الإفطار قبل المسير ، وسأتناول وجبتي مع ذى الفقار باشا . وحينما أنصرف
من حضرة الوالى ، أريد أن أقرر له أن جواده كان في أول أيام رحلتي
سباقاً من الطراز الأول ؛ وبعد أن أقوم بتحيته فأعدو مسرعاً واقفز من فوق

الكشبان حتى أصل إلى خيمتي . ستجدني في هذا الاندفاع خفة ، ولكن قد يكون ذلك من أسباب ظفري بتأييد بطانة الوالى لمشروعى وهو تأييد لا بد منه . إن الضباط المظام الذين قامونى طعام الإفطار قد اطنبوا فى الثناء على ولا حظت أن جراتى رفعت من شأنى عندهم بدرجة كبيرة .

« وفى الساعة الخامسة مساء ، أمتطى صهوة الفرس وأعود إلى مخيم الوالى ، متخطيا الحاجز الذى تكلمت عنه ؛ والوالى باسم ، منشرح الصدر ، فيأخذنى من يدي ، ويظل ممسكا بها بعض الوقت ، ويجلسنى على اريكته إلى جواره . وكنا فرادى ، وفى المخيم نافذة صغيرة سمحت لى أن أمتع ناظرى برؤية الشمس تغرب ، وقد رأيتها تشرق فى الصباح فأشعر بالطمأنينة والهدوء . يفمرانى فى لحظة أردت أن أتحدث عن مشروع حاسم فى مستقبل حياتى . وتمثل فى ذهنى دراستى وخواطرى من القناة التى تصل بين البحرين ، ولا يداخلنى شك فى إمكان تنفيذ هذا المشروع ، حتى إنى نقلت إيمانى ويقينى إلى قلب الأمير . عرضت مشروعى ، من غير أن أدخل فى التفاصيل . مبدنا النقط والأسانيد التى تضمنتها مذكرتى التى كان فى وسعى أن أتلوها . على مسامع الأمير من أولها إلى آخرها .

« وكان محمد سعيد يصغى إلى شرحى بانتباه زائد . ورجوته إن كان فى شك من هذا الأمر أن يراجعنى »

« وقد أبدى لى بذكائه ، بعض ملاحظات أجبتة عليها إجابات مقنعة

فقال لى فى الختام :

«إني مقتنع ، وإني قبلت مشروعك ؛ وسنشتغل بأمره ، فيما تبقى من
الرحلة ، ونبحث وسائل التنفيذ ، إنه مشروع مفهوم ؛ وفي وسعك أن
تعتمد عليّ » .

وروى الأستاذ الياس الأيوبي بقية الرواية فقال عن سعيد :
ثم استدعى قواده ، وقض عليهم مادار بينه وبين صديقه دي لسبس
من الكلام وسألهم رأيهم ؛ فتذكروا مارأوا من فروسية ذلك الفرنسي .
« ولما كانت عقليتهم تقربهم ، كقول دي لسبس عينه ، إلى تقدير
رجل يحسن ركوب الخيل ويجيد الوثب فوق الكشبان والحفر ، أكثر
منها إلى تقدير رجل عالم متعلم ، فإنهم فتحوا أعينهم ، واشعة ، للدلالة
على فهمهم ، وهزوا رؤوسهم مراراً ، للدلالة على استحسانهم ، وقالوا
بإجماع بعدم جواز رفض طلب يقدمه مثل ذلك الصديق . فثبتت موافقتهم
سعيداً في عمله » .

* * *

استمر الركب على ظهور الجياد أياماً ، وبلغ القاهرة في ٢٥ نوفمبر سنة
١٨٥٤ ، وتوجه دي لسبس إلى دار لينان دي بلفون ليزف إليه البشري
فعمانق الاثنان إذ تحقق حلم فرنسا .

وجمع سعيد قناصل الدول في القلعة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وراح
يتلو عليهم نصوص فرمان ذلك اليوم المشئوم ، وأشار في صدر فرمان إلى
السبب الذي من أجله قبل المشروع فقال :

« حيث أن صديقنا مسيو فرديناند دى لسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي تعود على مصر ، من توصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بوساطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ، وأخبرنا عن إمكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب رؤوس الأموال في جميع الدول : فقد قبلنا الفكرة التي عرضها علينا ، وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصة لإنشاء وإدارة شركة عالمية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة بين البحرين ، وله أن يباشر أو يسند إلى غيره جميع الأشغال والمباني اللازمة لذلك على أن تدفع الشركة إلى الأهالي ، وقبل البدء في الأعمال ، جميع التعويضات ، في حالة نزع ملكية أملاكهم للمصلحة العامة ، وذلك كله في الحدود وطبقا للشروط والالتزامات المبينة في البنود التالية » :

والمعجب أن يمنع الالتزام لشركة لم تكن قد تأسست ، في حين أن الشركة شخص معنوى لا يكسب حقاً قبل مولده ، وهذا مما ينهض سبباً للطعن بطلان عقد الالتزام . وقد عين البند الأول مهمة الشركة ، وهي « حفر قناة ببرزخ السويس ، واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ، وإنشاء مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط ، والآخر على البحر الأحمر ، وإنشاء ميناء أو مينائين ونص البند الثالث على أن أجل الامتياز تسعة وتسعون عاماً ابتداء من يوم افتتاح قناة البحرين . واحتفظت الحكومة المصرية لنفسها بنسبة ١٥ ٪ من صافي الأرباح ، وترك للمساهمين ٧٥ ٪ و ١٠ ٪ للمؤسسين وهم الذين يكونون قد أدوا خدمات وقاموا بدراسات ساعدت على نجاح فكرة القناة وتحقيقها بشرط أن يعين

والى مصر أسماءهم فى فرمان قال ، ولم يحدث قط أن عين الوالى أسماء هؤلاء .
وتضمن فرمان نصوصا جائرة بخصوص الأراضي اللازمة لحفر القناة
وترك تعيينها للمهندس الفرنسى لينان دى بلقون ، وكان الأمر كذلك بالنسبة
لترعة المياه الحلوة .

ولكن صدر فرمان معلقا على موافقة السلطان العثمانى ، وكان وقتئذ
أداة طيعة فى يد الساسة الانجليز ، وهم أولئك الذين أفزعهم نبأ فرمان ،
وقد استهدف دى لسبس حملة انجليزية ، شنتها لندن ، كي تقتل المشروع ،
فى مهده ، ولكن دون ذلك التكتل الأوروبى المشرى بتمصب صليبي
أراد بأى ثمن أن يشق قناة تمدد بها أوروبا شمل المسلمين وتقضى على
دواتهم القضاء المبرم .

الفصل الخامس

دى لسبس يقتل محمد سعيد

ظفر دى لسبس من صاحبه بمبلغ مائة ألف من الجنيهات هبة يستعين بها في اتخاذ الاجراءات اللازمة للحصول على موافقة السلطان العثماني ، ذلك لأن دى لسبس كان قد حضر إلى مصر خالي الوفاض ، لا يحمل غير ثيابه فنحه سعيد ذلك المبلغ كدفعة أولى ، كما تمطف عليه بتفتيش الوادي الذي تبلغ مساحته خمسة عشر ألفا من الأفدنة .

وسافر دى لسبس إلى القسطنطينية فوجد الطريق ملغما ، إذ عينت إنجلترا لورد « استرافورد دى ريد كلايف » ، سفيرا لها هناك ، حمل الأفاق الفرنسي على العودة بخفي حنين . ويقول سير آرنولدولسون « إن إنجلترا لم يفتها أنها استعمرت الهند بوساطة نفر من التجار ، حصلوا في بادئ الأمر على امتيازات تجارية ، وأراض ، ثم انقلبت امتيازاتهم إلى استثمار ، فلا تطيق إنجلترا أن ترى الرواية تتكرر بعينها في مصر على أيدي الفرنسيين تحت ستار امتياز قناة السويس .

وسافر دى لسبس إلى باريس في مايو سنة ١٨٥٥ ، ليجد العمون من لندن الامبراطورة أوجيني وزوجها نابليون الثالث ، وقد وضعوا تحت تصرفه

مصلحة حكومة فرنسا . ولكن وقف اللورد بالمرستون رئيس وزراء إنجلترا
عهدا بالويل والثبور ، فرأى دى لسبس أن يقتحم عرين الأسد ، وسافر
إلى لندن وطبع منشورات باللغة الإنجليزية تبين تفاصيل مشروعه ، ووجهها
إلى البرلمان الإنجليزي وإلى شركة الهند البريطانية وأصحاب المناجم والغرف
التجارية وتجار مدينة لندن وإلى مديري البنوك والمؤسسات الصناعية
وأصحاب مصانع الآلات والتجار الذين يتعاملون مع أستراليا وسنغافورة
ومدراس وكلكتا وبومباي وسائر المستعمرات البريطانية طالبا من هؤلاء
المعونة والتأييد مؤكدا لهم أن إنجلترا ستجنى أكثر من غيرها ثمار المشروع
وبه تستطيع أن تضمن لاستثمارها في آسيا الدوام والبقاء ، ولكن
بالمرستون أجاب على هذه الدعاية بلفت نظر حكومة فرنسا إلى أن هذا
العمل يعرض علاقات البلدين لخطر شديد ، ونادى الشعب الإنجليزي عن
بكرة أبيه في البرلمان وخارجه مطالبا بطرد هذا الأفاق العالمى والضرب
على يده .

ولكن الأفاق لم يستسلم لتلك الحملات ، بل عاد إلى مصر يحمل فرمانا
آخر أعدته وزارة خارجية فرنسا وهو فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ الذى
دسه على محمد سعيد وظفر بتوقيعه ومن شأنه إنشاء دولة فرنسية على شقة
من أرض مصر تمتد من بولاق الدكرور إلى حيث تقع مدينة بور سعيد ،
ومن شاء أن يقرأ نصوص ذلك فرمان الفظيع فليرجع لما كتبناه فى الجزء
الأول من مؤلفنا « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » .

واستعان دى لسبس بحماته الحسناء مدام دى لامال ، وسخرها بما

تملك المرأة من أسلحة وإغراء في الاتصال بالكونت ميترنيخ وغيره من
ساسة أوروبا وساسة فرنسا لتأييد دي لسبس ومعارضة إنجلترا . وحاول
بوساطة تلك المرأة أن يدس المسألة على مؤتمر باريس الذي اجتمع في سنة
١٨٥٦ ، إثر حرب القرم ، ولكن ميترنيخ ذكر أنها مسألة داخلية ، لا شأن
لها بالمؤتمرات الدولية .

عمل الإنجليز للضغط على سعيد ، بكل ما أوتوا من قوة ، فتلقي التهديدات
من الآستانة ، ولكن دي لسبس كان إذا سافر من مصر ترك بجوار سعيد
جاسوسا استخدمه الأفاق الفرنسي من زمن بعيد ، وهو قنصل هولاندا
في مصر « روينير » ، وكان دي لسبس من سعيد بمثابة الوسيط من النوم
المغناطيسي ، يكفي أن يلقاه فيوجهه كما يريد .

وقد استعان دي لسبس فيما استعان به للحد من عدوان إنجلترا بنفوذ
البابا بيوس التاسع ، إذ كتب إليه في ٣ إبريل سنة ١٨٥٧ قائلا :

« إن بعثات مبشريننا المتفانية إيماننا وشجاعة ، ستري غزواتها
اليمونة لبلاد المسلمين مسددة الخطى بهذا الاتصال الجديد ، وليس ثمة ما هو
أحسن من القناة في نشر المسيحية » فبارك البابا المشروع وروج له وكتل
من أجله ساسة أوروبا وملوكها . وحدث أن ثارت الهند في سنة ١٨٥٧ ،
ثورة هددت مركز إنجلترا هناك ، واستمرت الثورة عامين ، فبدأت إنجلترا
تشعر بأن القناة تفيدها في سرعة إرسال حملاتها التأديبية إلى بلاد الهند ،

وهو ما كان ينبغيها إليه دى لسبس في دعاياته ، فخفت حدة الضغط الانجليزي
التي لولاها لم عزل محمد سعيد ، والثابت أن السلطان العثماني كان قد أرسل
بارجتين إحداهما انجليزية والأخرى عثمانية إلى الإسكندرية في سنة ١٨٥٧
للقبض على محمد سعيد ، ولم تفجح هذه المحاولة .

مضى دى لسبس في طريقه ، وطرحت أسهم شركة قناة السويس
للاكتتاب في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ ، فكانت قائمة المكتتبين من مختلف الدول
كالآتي :

فرنسا	١١١ر٢٠٧	سهما
بلجيكا	٣٢٤	سهما
الدانيمرك	٧	أسهم
نابولي	٩٧	سهما
بلاد الامبراطورية العثمانية	١٧ر٩٦	سهما
روما	٥٤	سهما
الأراضي المنخفضة	٢٦١٥	سهما
البرتغال	٥	أسهم
روسيا	١٥	سهما
تونس	١٧١٤	سهما
بيمونت	١٣٥٣	سهما
سويسرا	٤٦٠	سهما
توسكانيا	١٧٦	سهما

واحتفظ بمقدار ٨٥٠٦٠٠ سهمًا لتباع في إنجلترا والنمسا وروسيا والولايات المتحدة الأمريكية ، ولما بارت هذه الأسهم فرض دى لسبس على مصر مشتراها ، حتى بلغ مجموع ما اشترته مصر من الأسهم بنسبة ٤٤ ٪ / ٠. وحدد رأس المال بمبلغ مائتي مليون من الفرنكات ، وذلك على أساس تقرير لجنة المهندسين التي قامت بدراسة المشروع .

وألف دى لسبس مجلس إدارة اجتمع لأول مرة في ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٥٨ ، وكتب إلى سعيد يعلنه أن الشركة قد تأسست ، واستشار الوالي ثلاثة من كبار رجال القانون الفرنسيين وهم « أوديلون بارو » ، و « ديفور » و « چول فاقر » ، فأكدوا له أن تكوين الشركة باطل من الناحية القانونية . وكان سعيد قد لجأ لهذه الفتوى لأن تهديده بالعزل قد أصابه باضمحلال جسده الضخم . ولما التقى بدى لسبس ، قال لهذا الأخير ، وهو يحاوره : « أنظر ثيابي ، وقد اتسعت ، انظر كم أصابني الهزال بسبب الانجليز وتهديدكم لي ... ومع ذلك فإني استفتي محامين هم رجالك ، ولا استفتي رجالى وكان الفقهاء الفرنسيون قد رأوا أن تأسيس الشركة قبل موافقة السلطان عمل باطل قانونا » .

أول معول يدق في قلب مصر

استقبلت مصر ربيعاً مشئوماً في سنة ١٨٥٩ ، فقد عاد دى لسبس من باريس ، وتوجه إلى خليج القرباومعه بعض أصحابه ، يدعوى أنه يقضى

هناك يوم شم النسيم ، وفي صبيحة يوم الاثنين ٢٥ من ابريل سنة ١٨٥٩ ،
حمل معولا ، ودقه في قلب مصر قائلا :

« باسم شركة قناة السويس البحرية (ولم يقل باسم الله) وتنفيذا
لقرارات مجلس إدارتها ، نضرب أول معول في هذه الأرض ، ليفتح باب
الشرق لتجارة الغرب وحضارة الغرب » .

ودقت الماويل الأخرى على الفور ، فقامت الدنيا وقعدت ، وكتب
دى لسبس إلى وزير خارجية فرنسا . في أول يونيو سنة ١٨٥٩ ، يقول :
« إن الضجة التي أثارها في العالم أول معول ضربناه في بور سعيد ، لتدفع
معمدى إنجلترا في القسطنطينية ، وأخشى أن يحالفهم التوفيق ، لاستعداد
الباب العالي ضد محمد سعيد ، وذلك لأننا بدأنا أعمال القناة دون الحصول على
موافقة السلطان الرسمية . وهؤلاء العملاء يعرضون على الباب العالي صداقة
إنجلترا ، لطرد أحد ولاياته الخارجين عليه ، كما فعلوا ضد محمد علي في سنة ١٨٤٠ .
تلك هي المعلومات التي حصل عليها والى مصر من مصادر موثوق بها ،
ولهذا تساوره المخاوف الشديدة ... بل لقد بلغ الحال بقنصل إنجلترا ، أنه
سلمه في شهر مارس الماضى مذكرة مكتوبة وأشار فيها لخطر النفوذ الفرنسى
على مصر . وعزز القنصل هذه المذكرة بتصريح شفوى ألقاه على سعيد باشا
ومفاده أنه مادام متشبثا بموقفه الودى حيال مشروع القناة ، فإنه يقامر
بمصالح أسرته . ومن هذا تتضح لك خطورة الخطة التي وضعوها »

وقد فزع محمد سعيد وخاف من نتائج أعمال الحفر فأرسل ناظر خارجيته .

شريف باشا إلى دى لسبس يحمل له في ٩ يونيو سنة ١٨٥٩ مذكرة احتجاج على ابتداء عملية الحفر واستطاع شريف باشا أن يمنع مقابلة سعيد لصديقه دى لسبس وأن يضاعف من مخاوف الوالى .

ومما يلفت النظر أن عضوا انجليزيا بمجلس إدارة الشركة ، واسمه « لانج » بعث إلى دى لسبس بكتاب قال فيه إن عملية القناة مسألة مصرية داخلية ، لا تعنى انجلترا أو فرنسا أو تركيا ، فما على الوالى إلا التمسك بموقفه . وهذا الكلام يناقض تماما الموقف الإجرائى الذى يقفه فى هذه الأيام أنطونى إيدن وعصا بته الاستعمارية الانجليزية الفرنسية من تأميم شركة قناة السويس !! مضى شريف فى تنفيذ خطة سعيد وهى منع العمال المصريين من الاشتغال بحفر القناة ، وإصدار التعليمات المشددة بمنع نقل الأغذية والمياه إلى موظفى شركة القناة وعمالها ، فترنحت الشركة وتهددت بالإفلاس وخيبة الأمل .

ولجأ دى لسبس مرة أخرى إلى نابليون الثالث : وتقابلا فى « سان كلو » فى ٢٣ أكتوبر سنة ١٨٥٩ ، ودار بينهما الحديث الآتى :
الأمبراطور : لماذا يقف الناس جميعا ضد مشروعك يا دى لسبس ؟
دى لسبس : مولاي ، لأن الناس جميعا يظنون أنكم لا تريدون مؤازرتنا .

الأمبراطور : اطمئن . وتستطيع أن تعتمد على تعصيدي وحمائى لك «

ولكن ماذا يجدى تأييد امبراطور فرنسا وحمايته للخطيب السابق
للإمبراطورة ، وقد أحس محمد سعيد نفسه بأنه كان قد تورط في خطأ
جسيم حتى أصدر أمرا إلى مدير الدقهلية يقول فيه :

« اعلم أنى أصدرت أمرا إلى محافظ دمياط في هذا التاريخ ، بأن يذهب
إلى المكان الذى يوجد فيه رجال المسيو فرديناند دى لسبس ويشغل فيه
عماله ، وأن يسحب من هناك رعايا الحكومة المصرية فقط ، مهما كان عددهم
وأن يمنع جهرا هؤلاء من الذهاب إلى هناك منذ الآن ، وأنه إذا أراد المسيو
المشار إليه إعادة استخدامهم ، وطلب من المحافظ ذلك ، فليرد عليه الرد
الحاسم : إننى مأمور بمنع هؤلاء من الاستخدام هناك ، وعليك أنت أيضا
أن تسحب عمال مديرتك المصريين من هناك ، وأن تمنع منعا باتا ، منذ
الآن ، من يريد من أهالى مديرتك الذهاب إلى هناك للعمل . وإذا كتب
إليك المسيو المذكور فأبلغه نفس الرد الحاسم الذى أمرت محافظ دمياط أن
يرد به عليه »

وأبلغ من ذلك كتاب أرسله محمد سعيد إلى الأستاذة فى ١٩ جمادى
الآخرة سنة ١٢٧٧ ، وقال فيه ما ترجمته :

« لست أتحرق شوقا لهذه القناة ، كما سبق أن ذكرت لكم ، ولكن
ما الحيلة ؟ ! وقد عقدت مقابلة يتوقف تنفيذها الفعلى على الإرادة السنية ،
إعتقادا منى بأن الأمر لا يصل إلى هذه الدرجة من التعقيد ، وأن المشروع
ينال الموافقة السامية ، وكنت قد اعترفت لكم بأنى تعجلت فى إبرام هذه

الصفقة ، ولو أنى قدرت في البداية أن المسألة ، تصل في نهاية الأمر ، إلى هذه الدرجة من المتاعب ، لما سمحت بالبداهة بها ولا قبلتها بحال . وقد زاد الطين بلة تأسيس الميسو فرديناند دى لسبس شركة ، عقب عقد المقاوله ، وفتح به باب الاكتتاب في الأسهم ، وعمله على الإكثار من المساهمين ، وشروعه بعد تزدهده على القسطنطينية بضع مرات في التجارب محتجا بأن المسألة سوف تنتهى بين يوم وآخر . وعلى هذا النحو كانت الأيام تمضى دون اتخاذ قرار حاسم مباشر في هذا الشأن ، كما يتضح من الأوامر السامية الصادرة من الباب العالي ، وما بعثنا به من الردود والأجوبة . ثم إن واجب الولاء والإخلاص كان يحتم على أن أجمل على وقف عملية التجربة ، على نحو ما ورد بيانه في الأمر السامى الصادر الآن ، إلا أنى حائر ومضطرب ، ولا أقدر على الإسراع إلى وقف العملية في هذه المرة ، خشية أن يؤدي ذلك إلى مشكلات ، ورفع قضية تعويض ، وفتح باب آخر بهذا السبب لإزعاج السلطنة السنية . وقد بينت لكم آنفا اعترافى بأنى تعجلت في هذا الأمر ، منذ البداية ، لأنى بشر بخطئى ، ومن العسير على ، أن أخرج نفسى بمفردى من هذا المأزق ، وإنما يتوقف خروجى منه على الإرادة السنية ... الخ»

رأى سعيد أن وراء فرماناته استعمارا فاعرا فاه ، وسيطرة أوروبية مقنعة ، وأن شرادم الأوروبيين الذين تصيدهم دى لسبس وساقهم إلى برزخ السويس ، ولا يخضعون لسيادة مصر بل يحتمون بالامتيازات الأجنبية وبسلطان القناصل وأرض مصر في أيديهم ، لا من أجل حفر القناة فقط ،

بل يزرعون التفاتيش ويعيثون فسادا ورأى المصريين سياط السخرة تضربهم
وتدفنهم الأتربة التي تستخرجها معاولهم . والدولة الجديدة تظهر مسرعة
وبشكل مخيف ، ونايليون الثالث ، امبراطور فرنسا ومن ورائه حكومته يرعون
هذا الظلم الذي لم يعرف له التاريخ من قبل شيئا ، ومن وراء فرنسا النمسا
واسبانيا وروسيا وإيطاليا ، وفوق كل هؤلاء البابا بيوس التاسع !! .

وانجلترا التي قامت بمسرحية ، كانت تشدد النكير على سعيد ، وتبيت
في الوقت نفسه للظفر لنفسها بقناة السويس إذا قدر لها أن تشق ، وبين
أيدينا مضابط مجلس اللوردات الإنجليزى ، وقد سجلت عجائب .

خذ مثلا جلسة ٦ مايو سنة ١٨٦١ ، واقرا بيان اللورد « كارنافون »
في مضبطة تلك الجلسة إذ يقول :

« أرى أن هذا المشروع ، بوصفه عملية تجارية ، مآله الفشل ، ومع ذلك
لم يتركه أصحابه ، ويهمنى أن أوجه نظر المجلس ونظر الحكومة إلى أمر
بالغ حد الخطورة ، وهو جدير بعنايتكم جميعا . ومن غير حاجة للدخول
في تفاصيل قناة السويس ، حسبى أن أذكر لكم أن تنفيذ هذا المشروع
كان أمنية دامت خيال الكثيرين من الأمراء وذوى التيجان ، ولا أعرف
مشروعا أحاطت به المفريات وأهاج الأحلام كمشروع توصيل البحر الأبيض
المتوسط بالبحر الأحمر ، فإنه عمل يفيد التجارة ، وينقل الحضارة إلى طور
جديد ، ويفيد المسيحية ، ولكن توجد بين الفكرة وتنفيذها ثغرة كبيرة
» لقد أثرت هذه معارضة لنا طبيعة على جانب من الخطورة ، وأريد أن

أدلكم عليها . وهى معارضة لا تتصل فقط بنجاح المشروع ، بل بآثاره السياسية على مصر وتركيا وأوروبا بوجه عام ... الخ .

« إن دى لسبس وشركته ماضون فى أعمالهم ، طبقا للامتياز الذى ظفروا به ، بل أكثر من ذلك يضعون أيديهم على رقعة من الأرض ممتدة من الجانبين بعرض ميلين أو ميل ونصف من كل جانب . إذن هناك شركة أجنبية وحكومة أجنبية تعمل تلك الشركة لحسابها ، وقد يصبحان مالكين لمساحة واسعة تقع فى صميم أرض مصر ، وهذا الجزء من مصر غير منفع ومعى هذا أن عملية حفر القناة ، وظهرها الغرض التجارى المحض ، ستصبح على مر الأيام ، ذات أهمية استراتيجية كبيرة .

« ومن الممكن أن يرتفع مقام دى لسبس بحق لو أنه استطاع أن يثبت أن مشروعه ذو صبغة تجارية بحتة ، وأنه لم يحاول ، على أى نحو ، فرض شروط تم طبيعتها عن التدخل الصريح فى شئون الحكومة المصرية ... »
« إن شركة كهذه ، ستصبح ظلا لحكومة فرنسا ، وهذه الحكومة ستعانى صعبا من جراء هذا الموقف الذى اختارته . لا أقول ذلك بالنسبة لفرنسا وحدها ، بل هو حكم ينطبق على أى بلد أوروبى يوجد فى نفس الوضع ... وبما أن الملاحة بين إنجلترا والهند ، أهم منها بين الهند وأى بلد آخر ، فإن هذه القناة ، إذا ما استخدمناها ، ستكون من غير شك أكثر فائدة لإنجلترا منها لأى بلد آخر ... وإن أولئك الساسة الذين أغرموا بالوصول إلى مآربهم بغض النظر عن الأساليب التى يستعملونها ، يضعون فرنسا بهذه الكيفية فى منحدر لا يشرفها .

« وأرى أن الحكومة الانجليزية عليها تبعات لا تجيز فرض تلك السياسة فرضاً ولا تسمح بخلق نفوذ يمس من قريب أو بعيد بمحياد مصر ، ولقد طالما اتهموا بلادنا بأنها شديدة الحساسية والغيرة من هذه الناحية ، وهي محقة في ذلك ، وإلا فإنها لن تستطيع أن تحتفظ بالهندو قنطاطويلا ، ولا بأذن أن فرنسا ، إذا ما توجهنا إليها ناصحين لها بالاستقامة ، تسمح لعمالها بأن يفصحوا عما بيننا وبينها من مودة بهذه الطريقة الملتوية . »

واستطرد عضو مجلس العموم السالف الذكر في بيانه فقال :

« إن اللورد بالرستون رئيس حكومة إنجلترا ، قد أعلن أنه إذا قدر لهذا المشروع أن يتم فستكون أقل نتائجه خطراً تقطيع أوصال « الامبراطورية العثمانية » . »

وقد أجاب المتحدث بلسان الحكومة الانجليزية على البيان المتقدم ، في مجلس اللوردات بهذه العبارات :

يجب أن نعلم بأن أخطارا جسيمة تستهدف لها الامبراطورية العثمانية من جراء مشروع خطير كهذا ، في مصر ، يقسم الامبراطورية العثمانية ويخلق هيئة أجنبية في مصر تتمتع بامتيازات خاصة ، ولا تخضع للقضاء الوطني ، وتلك أخطار فظيمة لم تستطع أن تخفيها حكومة جلالة « الملكة » .

وقال لورد « وود هاوس » ضمن بيانه الذي ألقاه في مجلس اللوردات بلسان الحكومة الانجليزية :

« أن حكومة جلالة الملكة ترى من الأنسب ترك الأمر لتقدير الباب

العالي وهو على اتصال بوالى مصر بهذا الخصوص . والذي رجوه الحكومة هو العدول عن المشروع أو على الأقل أن تعطى الضمانات للباب العالي بالأمان . يتعارض الطريق المقترح مع أمنه ومصالحه وألاّ تحرم دولة أيا كانت من الأتفاع بالقناة وخصوصا في وقت الحرب . ومما سجلته مضبطة مجلس اللوردات على لسان لورد « الينبرون » قوله معبرا عن سياسة الحكومة الإنجليزية ، وقتئذ ما ترجمته .

« أن يوسفورا واحدا ، جر علينا المتاعب ، والمشروع الذى نحن بصدده ليس إلا يوسفورا آخر يضع الفرنسيون أيديهم عليه . وواجبى أن أعلن من الآن أن مسعاهم سيئوء بالفشل ، ولكن ماذا يحدث إذا كتب للمشروع النجاح ؟ بهذه القناة يستطيع الفرنسيون أن يرسلوا إلى بحار الشرق أسطولا في خمسة أسابيع ، في حين أن ذلك يتطلب منا ما لا يقل عن عشرة أسابيع . ففي حالة الحرب يستطيع الفرنسيون أن ينزلوا في السويس ويقطعوا في مصر الطريق بيننا وبين الهند ولا تستطيع مصر أن تقف على الحياد » .

ولكن إنجلترا على الرغم من تلك المعارضة للمشروع وقفت موقف المتربص الذى ترك القناة تم ودبر طريقة اختطافها من أيدي أصحابها ، كما كان موقف السلطان العثماني غاية في الغموض والتردد إزاء تكتل أوروبا ومعها البابا ، وعلى الرغم من الجهود التى بذلها محمد شريف للحيولة بين دي ليسبس ومحمد سعيد ، تمكن دي ليسبس أخيرا من لقاء صاحبه ،

وتحدث إليه في أمر آخر لاشأن له بالقناة إذ عرض عليه أن يرسل ولده طوسون إلى باريس ليتلقى العلم تحت رعاية امبراطور الفرنسيين وفرح محمد سعيد بهذه المجاملة ، وبعد أن وصل طوسون إلى باريس عاد دى لسبس لمقابلة محمد سعيد ليقول له أن ابنك رهينة عندنا ، فإذا منعت الحفر فسوف لا تراه ، ويقول بعض الثقات أن هذا الحادث كان الضربة القاضية التي نزلت على محمد سعيد ، بعد أن تحلل جسده من فرط الأزمات المتلاحقة التي سببتها القناة ، ومناورات دى لسبس فمات بعد ذلك بأيام وهو يناهز الأربعين من عمره ، وبلغ نبأ نعيه في ١٨ يناير سنة ١٨٦٣ إلى دى لسبس وهو بمنطقة الحفر فامتطى صهوة جواده وأسرع إلى الأسكندرية حيث وقف على باب المسجد الذي صلى فيه على جثمان سعيد ليتقبل العزاء ، وهكذا شيع الجاني ضحيته ، وسترى تفاصيل حوار طويل بين دى لسبس واسماعيل .

الفصل السادس

اسماعيل

لاستطيع أن نعلل الأسباب التي حلت إسماعيل على مناوئة دي ليسبس في مشروع القناة ، ولكن يبدو أنها ترجع لموامل شخصية ، سببها: الفطرسية التي ائسم بها كل من الرجلين .

وقد يكون من هذه الأسباب أيضاً ، أن اسماعيل جلس على أريكة مصر مصر في أوائل سنة ١٨٦٣ ، وكانت أنجاراً مستمرة على مناوئة المشروع ، واستوزر اسماعيل نوبار نوباريان ، الذي كان يعمل لحساب السياسة الإنجليزية .

وقد بدأت معارضة اسماعيل هادئة ، بمحاولة حرمان الشركة من اليد العاملة ، فأصدر الدكتور الآتي نصه :

« قضت إرادتنا باتباع الأصول المرعية قديماً في قضاء الأعمال العامة والخاصة المعتاد إجراؤها في كل عام في مصلحة رى الأراضى ، وباستخدام العمال الذين ينبغى تشغيلهم في سائر الأعمال والعمارات الأميرية بالأجرة المقررة بين الناس ، أو إجراء أمثال تلك الأعمال على طريقة المقاوله . وقصارى القول ، تقضى رغبتنا السامية بعدم استخدام فرد واحد من الناس في شىء »

من الاعمال الأميرية والخارجية بعد ذلك على سبيل السخرة — فلينفذ أمرنا هذا على الوجه المذكور » .

وحاول اسماعيل أن يقصى الشركة ، ويقوم على نفقات مصر بشق القناة ، ولكنه فشل في هذه المحاولة ، وقد خلف له سلفه أغلالاً خمسة هي :

١ — التزام الحكومة المصرية بتقديم أربعة أخماس المال للشركة ولو بلغ عددهم عشرين ألفاً ، يحددون كلما أرادت الشركة ذلك ، وتهديد الشركة بطلب التعويض إذا لم ينفذ هذا الأمر .

٢ — تملك الشركة التربة والملاحة النيلية .

٣ — تملك الشركة ملكية مطلقة ، وبالجبان ، ودون دفع أموال أميرية لجميع الأراضي غير المملوكة للأفراد ، وتملكها المطلق للأراضي التي قد ترونها وتقلعها ، وليس عابها أكثر من دفع أموال أميرية بعد مضي عشر سنوات على جعلها صالحة للزراعة .

٤ — سلطة الشركة التامة على التربة البحرية وضميتها ، وتصرفها دون سواها ، في توسيعها كما تريد ، وفي إقامة الباني كما تريد ، وكانت الحكومة المصرية ممنوعة منعاً باتاً من أن تبني حصوناً على ضفاف التربة ولم يكن للحكومة أن تنفرد بالنظر في أمر أحد ممن يعملون في ورش الشركة ومعاملها ، وقيمون في برزخ السويس ، ولو كانوا مصريين .

٥ — التزام الحكومة المصرية بنزع ملكية الافراد ، كلما احتاجت الشركة إليها لتنفيذ أعمالها واستغلال امتيازها .

ومتفق تلك القيود أن الشركة دولة داخل الدولة ١١. استطاع اسماعيل أن يبرم اتفاقاً مع دي لسبس في ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ ، نص في مادته الأولى على ما يأتي :

« تتنازل الشركة عن الحق الخول لها بموجب عقود امتيازها ، في أن تنشىء بممراتها في القاهرة مأخذ المياه الخاص بترعها المتفرعة من النيل وأن تستولى على الأراضي اللازمة لإنشاء هذه الترعة من القاهرة حتى اتصالها في الوادي بترعة الوادي ، ... الخ » .

وتعهدت الحكومة بأن تنشىء الترعة الحلوة ، ونص على أنها مالكة مأخذ المياه العذبة ، على النيل وصاحبة ترعة المياه العذبة .

ولكن اسماعيل ، وقد بدأ ينازل دي لسبس ، قد وقع في خطأ جسيم إذ استوزر نوبارا ، ذلك النوبار الذي وصفه جورج إدجار بونيه ، أحد مديري الشركة المنحلة ، بهذه العبارات : « كان نوبار وفقاً على السياسة البريطانية التي احتكرته ، وإن كان من العسير أن نعرف إلى أي مدى وبأية وسيلة . ومع ذلك فما نعرفه عن ماضيه وأساليه وثروته ، كل ذلك يدل دلالة واضحة على أنه كان مأجوراً .

« وليس هذا يشذوذ بالنسبة للوزراء الشرقيين في منتصف القرن التاسع عشر ونحن لانستطيع أن نحكم عليه بفضائل العصر الذي نعيش فيه ، والتي هي على الأرجح ممزوجة بالنفاق . ولكن السؤال ، في حالة نوبار هو :

هل اكتفى بأريحية وإلى مصر ، وبالمبالغ الطائلة التي كان يضعها
إلى تحت تصرفه أم أن الحقيقة التي يدل عليها ظاهر الحال ، هي أن
الجنهات الأسترلينية التقت في جيه بالجنهات المصرية ؟ لقد وضع كفايته
تحت تصرف الحكومة البريطانية في حملتها على مشروع قناة السويس ،
ووقف في الجانب القوي ، وكان مؤمنا كل الإيمان بأنه لا يوجد في الدنيا
شيء يعاود على مشيئة الانجليز ، وترجع صلاته بانجلترا إلى عصر محمد
علي .

وتوجد وثيقة اتهام أخرى للجاسوس نوبار ، وهي كتاب وجهه
هنري بلور ، سفير انجلترا في تركيا ، إلى وزير خارجية انجلترا : لورد رسل
في ١١ يونيو سنة ١٨٦٣ ، وقال في كتابه هذا عن نوبار :

« إنه رجل ، له عند والى مصر ، كلمة مسموعة ، ثم إنه على جانب كبير
من الخدق والدهاء ، فهو أصلح من عهدتم إليه بالمهمة » .

ألقى نوبار في روع اسماعيل أنه يستطيع أن يحمل الباب العالي على اتخاذ
خطوة إيجابية للقضاء على الالتزام وإراحة مصر من هذا الصداق ، وأن ذلك
لا يتحقق إلا برشوة الصدور العظام ، واستغل الفرصة وحصل على المال
وسافر في شهر يوليو ١٨٦٣ ، ولكنه عاد يجر ذبول الخيبة ، فقال إنه
سينقل ميدان الحركة إلى باريس حيث يقدم الرشوة لنابليون الثالث نفسه
ولبطانته فيتحلى عن دي لسيبس وتموت شركة القناة ، وأجزل له اسماعيل
في العطاء وقال لا تدخر وسعا في بذل نفود المهمة ، وشهدت باريس مهارات

صحفية حادة بين دي لسبس ونوبار انتهت إلى محكمة جنح السين ، كما شهدت
فصولا أخرى لتلك المسرحية ؛ وخسرت مصر الملايين التي أخذها نوبار ،
وفي سنة ١٨٦٤ ، ألقى في روع اسماعيل أنه يستطيع أن يطمئن إلى تحول
شعور نابليون الثالث ، ويقبل تحكيمه في النزاع ، ونجحت الخدعة واحتسب
اسماعيل لثمة الأمبراطور الفرنسي ، فإذا به ينسى أنه قاض ، ويترك
لدى لسبس نفسه كتابة الحكم والأسباب بالاشتراك مع وزير خارجية فرنسا ،
وصدر الحكم في ٦ يوليو سنة ١٨٦٤ بإلزام مصر بأن تدفع لشركة القناة
المبالغ الآتية :

جنيته

١٥٢٠ ر ٠٠٠٠	مقابل إعفاء الحكومة من تقديم المال .
٦٤٠ ر ٠٠٠	» تنازل الشركة عن حق إنشاء التروعة المذبة .
١٢٠٠ ر ٠٠٠	» » » » إدعاء ملكية الأراضي .
٣٣٦٠ ر ٠٠٠	المجموع

وكان هذا المبلغ يساوى تقريبا نصف رأس مال الشركة .
وعلى أنقاض مصر تمانق دي لسبس ونوبار ، وتحالفا على العمل سويا
حتى يسلمها مصر غنيمة للاستثمار .

وعاصر هذا الإجراء الإجرامى تحول فى مركز إنجلترا وسياساتها حيال
المشروع إلى النقيض ، حتى أخذت على عاتقها أن تحصل على موافقة السلطان

العثماني على حفر القناة ، ، وتبدل موقف الآستانة ، وبقي اسماعيل بمفرده .
وقد عقد اتفاقين مع شركة القناة الأول في ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، والثاني
في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦

وبموجب الاتفاق الأول استردت الحكومة بعض الأراضي ، كما
استردت ترعة المياه العذبة والأعمال الهندسية التابعة لها والأراضي الملحقة
بها ، كما اشترت تفتيش الوادي بمبلغ ثلاثين مليوناً من الفرنكات .
وأما اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ فهو الذي انصب عليه فرمان السلطان
العثماني الصادر في ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، ويعد تمديداً وتصحيحاً
لمعقد الالتزام .

وأهم البنود التي وردت في هذا الاتفاق مؤكدة سيادة مصر وملكيته
للقناة ، البند التاسع ونصه :

« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصري
التي تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ما توجبه هذه الرقابة في سائر أنحاء
البلاد بحيث يضمن النظام والأمن العام ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها .
ويكون للحكومة المصرية حق المرور عبر القناة البحرية في النقط التي تراها
ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ، ومن أجل حرية التجارة ،
ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شيء من رسوم
المرور أو الإتاوات الأخرى لأي سبب من الأسباب »

شركة قناة السويس المنحلة شركة مصرية مساهمة تخضع للقوانين المصرية

وفى إلى نص البند السادس عشر من ذلك الاتفاق :
« بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية هي شركة مصرية
خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .
« والمنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أية جنسية
كانوا ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ، تبعاً للأوضاع التى تقرها
قوانين البلاد وعاداتها .
« وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة
المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية »
« والعامل والأشخاص الآخرون التابعون لإدارة الشركة ، يحاكمون أمام
المحاكم المصرية ، وطبقاً للقوانين المصرية والمعاهدات ، وذلك عن جميع
المخالفات والمنازعات التى يكون أطرافها أو أحدهم وطنياً ، أما إذا كان جميع
المتنازعين من الأجانب فيقضى فيها طبقاً لقواعد المراجعة .
« وجميع الإعلانات والأوراق القضائية التى توجه للشركة من أحد
بخوى الشأن فى مصر ، تكون قانونية ، متى أرسلت إلى مقر إدارة
الشركة بالإسكندرية .
ونص على أن الالتزام ينقضى من تلقاء نفسه بعد تسع وتسعين عاماً
من افتتاح القناة .

الفلاح المصرى يشق القناة بدمه وماله

وبعد الاتفاق المتقدم ، انقلب اسماعيل وتحول إلى النقيض ، فعادت السخرة ، وهوت سياطها على ظهور الأبرياء وسيقاهم آلاف مؤلفة إلى أودية الموت ، فى منطقة الحفر محرومين من أبسط حقوق الإنسان ، وفشت فيهم الأوبئة ، ومات مايزيد على مائة وعشرين ألفا من المصريين فى أسوأ الظروف وأقساها ، وطويت عظامهم وجماجمهم على ضفتى القناة ، وتشهد بذلك بقايا العظام والجماجم التى تستخرجها كراكات التطهير حتى الآن .

وبأموال مصر ثم حفر القناة ، وتقرر افتتاحها للملاحة فى ١٧ نوفمبر

سنة ١٨٦٩ .

وكان دى لسبس قد لاذ بإسماعيل - كما لاذ من قبل بعمه سعيد ، فأوهمه أنه يستطيع أن يلبس تاجا حقيقيا ، وأن ينادى به ملكا مستقلا فى حفلة افتتاح القناة ، وما عليه إلا أن يدعو الملوك وذوى التيجان ، وانطوت الحيلة على اسماعيل ، فسافر بنفسه إلى أوروبا ، وخزانة مصر خاوية ليدعو ذوى التيجان ، واستقدم سبعة آلاف ضيف على نفقة مصر منذ خروجهم من بلادهم إلى أن يعودوا محملين بالهدايا ، كما استضاف أوجينى أميرة فرنسا ، وكان من بين الضيوف أميرة النمسا ، وولى عهد إنجلترا وغيرهم ، ونصبت لهم الموائد فى الاسماعيلية وبور سعيد وأريقق الخمر ورقصت فرق البالية التى اقتضت فى انتقالها من باريس ثمننا غاليا ، وكانت الأوبرا قد بنيت ومثلت فيها

رواية عائدة ، وشهد الضيوف في مصر حفلات ، دونها خيال قصص ألف
ليلة وليلة ، وحشدوا آلاف الفلاحين ، يقفون جياعا ليصفقوا ويهتفوا لولي
الانعم وللضيوف .

وفي هذا الصخب ، وقبل أن تطوى الأعلام والزينات ، أويهمضم الطعام
الذي أكلوه ، ظهر من بينهم الراي ، ومن ورائه السياسي والاستعماري ،
وصوبوا خناجرهم لقلب مضر ؛ وقرروا أن يفرضوا عليها القتل والاستعباد ،
لتكون مصر والقناة لهم ، ورحم الله الشهداء !!

الفصل السابع

اعترافهم بالجميل هو تخريب مصر واحتلالها

وقبل أن نشرح بقية المأساة ، يطيب لنا أن تنبه القارىء إلى عدالة جبار السماوات والأرض .

قامر نابليون الثالث على مصر ومستقبلها ، تحفر لنفسه ولعرشه هوة سحيقة ، ذلك أن انجلترا على الرغم من تحالفها مع امبراطور الفرنسيين في موضوع القناة بقيت متوجسة خيفة من شبح فرنسا في شركة قناة السويس ، فدبرت مؤامرة عصفت بالامبراطورية الفرنسية ، إذ اشتمل ساستها وجواسيسها بلباقة في إيقاد نيران الفتنة بين روسيا وفرنسا ، حتى اشتملت نيران حرب سنة ١٨٧٠ بين البلدين وهي الحرب التي سحقت فيها فرنسا واحتلت عاصمتها بجيش بروسي جبار ، وسقط نابليون الثالث وفرت الامبراطورة بملابس النوم ، وانكسر عمود فرنسا القفرى ، فمشت في ركاب انجلترا منذ ذلك التاريخ .

وأما فرديناند دى ليسبس فقصته مع الانجليز ذات حلقات وفصول ، ذلك أنه تعرض لجلاتهم الشعواء وقت أن ظفر بالامتياز ، ووصفوه في محفهم

وبرلمانهم بأنه أفاق مغامر شرير ، ولما افتتحت القناة انقلبت الحملة عليه في لندن إلى ثناء ومدح حتى استضافته إنجلترا ونصبت له أقواس النصر ودقت له الطبول وأقامت الزينات وخطب بين يديه ولي عهد إنجلترا واجتمع مجلس العموم للحفاوة به ومنحه لقب المواطن لمدينة لندن ، ثم مالبت الإنجليز أنفسهم أن مكروا به ، بعد أن تم لهم احتلال مصر في سنة ١٨٨٢ ، وقام بينه وبينهم جدل طويل بشأن رسوم الملاحة في قناة السويس وقاعدة قياس حمولة السفن وانتهى هذا الجدل بتأمرهم على دي ليسبس في باريس وبأيدى فرنسيين ، كانوا مكتتبين في شركة أخرى أسسها دي ليسبس لحفر قناة بنما ، فاتهمه هؤلاء بالنصب والاحتيال والتزوير والرشوة ، وسبق إلى محكمة جنات السين التي قضت عليه بالسجن خمس سنوات ، بعد أن بلغ من العمر أزدله ، كما صادرت أمواله ، وحكمت أيضاً بعقوبات مماثلة على ولده شارل ، ونفذ الحكم على شارل المذكور ، وأما دي ليسبس فقد أعفى من العقوبة البدنية بحكم محكمة النقض الفرنسية وتأيدت الإدانة وذهب الرجل إلى العالم الآخر وفي يده صحيفة السوابق ، وانتهت حياته بفضيحة هزت أركان الأرض .

وأما مصر ، فقد أعدوا لها الكفن ولكنهم لم تمت ولن تموت أبداً . وحرى بنا أن تنبه إلى أن دي ليسبس هو الذي أوقع مصر في مأساة الديون الأجنبية ، فهو الذي عقد القرض الأول لمحمد سعيد في سنة ١٨٥٨ بفائدة تراوح بين ١٢ ، ١٨ . / ودفعه لعقد قروض أخرى ، وبلغت هذه

القروض في آخر أيام سعيد أحد عشر مليوناً ومائة وخمسين ألفاً من الجنيهات وتتابعت في عصر اسماعيل صفقات القروض الوهمية والفوائد الربوية التي تجاوزت ١٨ ٪ ، وكان دي لسبس ممساراً قذراً في أكثر تلك القروض وفي بعضها كان يقتسم السمسرة مع نوبار نوباريان ، وكل هذه القروض قد عقدت من أجل النفقات التي تكبدتها مصر في قناة السويس ، وقد تكفل أحد رجال المال الفرنسيين واسمه « دارفيه » ببيان هذه النفقات في نشرة طبعها ووزعها في سنة ١٨٧١ وفيما يلي الأرقام التي سجلها ذلك المالى الفرنسى :

٤٦ر٩٤٠ر٢١٢ر١٣٢ فرنكا ما تكلفته مصر في شراء نصيبها من الأسهم حتى سنة ١٨٧١ .

٦٣ر٢٨٥ر٩٣ر١١٥ فرنكا الغرامة التي فرضها نابليون الثالث وفوائدها

٢١ر٥٠٠ر٠٠٠ فرنكا انشاء الثرعة الحلوة من القاهرة إلى تفتيش الوادى

١٠ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنكا ثمن تفتيش الوادى .

٩ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنكا تكاليف الحوض بالسويس .

٢٣ر٣٩٥ر٠٠٠ فرنكا ميناء السويس .

١ر٢٥٠ر٠٠٠ فرنكا فنارات في البحر الأبيض المتوسط .

٦٢٨ر٣٠٠ر٤٠ فرنكا مشترى بعض الامتيازات التي كانت مخولة

للشركة — اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩

٩ر٠٩٧ر٠٨٢٧ر٣٥٢ من الفرنكات المجموع .

(م — ه قناة السويس)

وأضاف صاحب تلك النشرة قائلاً إن رحلة نوبار إلى باريس والقسطنطينية ونفقات حفلات الافتتاح كل ذلك رفع التكاليف التي تحملتها مصر في القناة إلى ما يزيد على أربع مائة وخمسين مليوناً من الفرنسكات الذهب. وقد استغل دي ليسبس سوء الحالة المالية في مصر أوسع استغلال ، وحاول أن يمجو وجود مصر وصفتها في شركة قناة السويس ، وتوطئة لذلك أبرم اتفاق سنة ١٨٦٩ الذي تنازل فيه عن بعض المزايا في مقابل حرمان مصر من الحصول على أرباح أسهمها في شركة القناة ، لمدة ربع قرن أى حتى سنة ١٨٩٤ ووقف في الجمعية العمومية للمساهمين التي انعقدت في باريس في سنة ١٨٧١ موقف التحدى من مصر إذ حرّمها من حضور الجمعية .

انجلترا تسرق أسهم مصر في الشركة

ترنحت الخزانة المصرية تحت وطأة تلك الضربات ، والعبث والإسفاف الذي تورط فيه اسماعيل ، وأضحت البلاد على حافة الإفلاس ، وقد رهنّت مواردها ضماناً للقروض والفوائد الربوية الفاحشة ، وكان عليها أن توفى في شهر ديسمبر سنة ١٨٧٥ بقيمة بونان ، على الخزانة مستحقة السداد وإذا لم تفعل أشهر افلاس الحكومة المصرية ، فأشار الناصحون على اسماعيل بأن يرهّن أسهم مصر في شركة قناة السويس وكان عددها ٦٤٢ و١٧٧ سهماً أى ٤٤ ٪ من مجموع الأسهم ، وعرض اسماعيل رهنها في فرنسا ضماناً لقرض جديد مقداره أربعة ملايين من الجنيهات وطلب المرابون الفرنسيون

قائدة قدرها ١٨.٠٪ - بشرط ألا يزيد القرض على خمسين مليوناً من الفرنكات وأن يحصلوا مقدماً على موافقة الحكومة الفرنسية ، وفي نفس الوقت كتب إدوارد درافيه المراهبي القيم في باريس إلى شقيقه أندريا دارفيه القيم في الاسكندرية في أوائل نوفمبر سنة ١٨٧٥ لمفاتيحة الوالي في أمريغ أسهم مصر في القناة وجرت مفاوضات بهذا الخصوص مع اسماعيل المقتش ، ولكن تسرب الخبر إلى الحكومة الإنجليزية عن طريق صحافي انجليزي فأرقت إلى قنصلها بالقاهرة في يوم الثلاثاء ١٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ قائلة :

« علمت حكومة جلالة الملكة أن نقابة من المالين الفرنسيين عرضت على الخديو شراء أسهمه في قناة السويس وأن الصعوبات المالية التي تكثف سموه تجعل قبوله شديد الاحتمال فالرجو التحقق من صحة النبأ » .

وتوجه القنصل في الحال إلى نوبار يستوضحه الأمر وفي مساء اليوم نفسه تلقى القنصل برقية حكومية بأنها تقبل شراء الأسهم بشروط معقولة ، وامت الصفقة في ٢٥ نوفمبر سنة ١٨٧٥ .

كان مجلس العموم البريطاني في عطلة ، وانفرد رئيس وزراء إنجلترا اليهودي دزرائيلي باحتمال المسئولية وتوجه إلى بنك روتشيلد اليهودي طالباً أربعة ملايين من الجنيهات وسأله البنك عن الضمان فقال انه كلمة الوزير الأول في إنجلترا وأعطى البنك المبلغ لقاء سمسرة قدرها ٢.٥٪ وقائدة سنوية قدرها ٥.٠٪ .

وبعد إتمام الصفقة قام دزرائيلي بإخطار مجلس الوزراء .

ولما أرادوا تسلم الأسهم تبين أن الصفقة التي تم التعاقد عليها هي ١٧٧٦٤٢ سهما وهي الأسهم التي كانت تملكها مصر بالفعل وتبين أنها تنقص ١٠٤٠ سهما فقدت ولم يعرف سارقها ، فخصم منها من جملة الثمن وتعمدت إنجلترا بسداد ٥٨٢ر٩٧٦ر٣ جنيهها .

ولما كان الحكومة المصرية قد تنازلت في اتفاقية سنة ١٨٦٩ البرمة مع شركة القناة عن فوائد أسهمها لمدة خمس وعشرين سنة تنتهي في سنة ١٨٩٤ فقد قبلت أن تدفع للحكومة البريطانية فائدة سنوية قدرها ٥ ٪ من مجموع قيمة الأسهم وذلك حتى سنة ١٨٩٤ ، وبهذا حصلت الحكومة الانجليزية على الأسهم مجانا واستردت المبالغ المدفوع ، ولم يدخل هذا المبلغ حينما دفع خزانة مصر بل قبضته البنوك كفوائد للديون .

سلمت الأسهم في صبيحة ٢٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ إلى قنصل إنجلترا الذي وضعها في سبعة صناديق مصفحة ، وأمرت البحرية البريطانية بإرسال قطعة بحرية حربية كانت قادمة من الهند إلى الاسكندرية وهي التي حملت الصناديق التي استقبلت في ميناء بورتسموث في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٥ عظاهرة بحرية وفي اليوم التالي تسلم الصناديق موظف من الخزانة البريطانية وبقيت في أقبية تلك الخزانة حتى الآن .

ومما هو جدير بالذكر أن الصحافة المالية قد اهتزت لهذا الحادث الجلل ، وقالت مجلة المالين الفرنسية في عددها الصادر في أول ديسمبر سنة ١٨٧٥ :

« أن هذا العمل سياسى محض ، وهذا وجه الخطر فيه ، فإذا لم يكن فى ذاته إجتهالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الاحتلال ، والآن وقد أصبح لـإنجلترا عميل يحتاج لأن تعطيه مائة مليون فرنك لتسوية ديونه ، فلن تتركه وشأنه ، بل ستراقب ماليته وتقرضه ، وتبذل له مزيدا من المال ، وستطلب منه طبعاً ضمانات وتأمينات أخرى ، وهكذا بعد أن كانت إنجلترا تعارض فى إنشاء القناة تحولت سياستها إلى العمل لامتلاك القناة » .

وتلقت إنجلترا تهانىء ملوك أوروبا ، وكن نتيجة مباشرة لهذه الصفقة نفوذى فيكتوريا امبراطورة على الهند وظفر دزرائيلى بلقب لورد بيكونزفيلد . وتتابعت مصائب مصر المالية وتدخل السماسرة ورجال البنوك مستغلين ضغط الساسة الأوروبيين على مصر حتى استصدروا من الخديو فى ٧ مايو سنة ١٨٧٦ مرسوما بتحويل دين الحكومة ودين الدائرة السنوية إلى ما يسمى « بالدين الموحد ومقداره ٩١ مليوناً من الجنيهات الإنجليزية بفائدة قدرها ٧٪ » . ويسدد فى ٦٥ سنة ، وخصصوا للسداد موارد المرافق المينة فى مرسوم صندوق الدين ، كما استصدروا مرسوما آخر فى ١١ مايو سنة ١٨٧٦ بإنشاء مجلس أعلى للمالية يتألف من عشرة أعضاء نصفهم أجانب وعينت إنجلترا مندوبا لها فى صندوق الدين وتطورت الاحداث بسرعة وراح أعضاء صندوق الدين يتسلمون موارد الدولة ويرسلونها رأسا إلى بنكي إنجلترا وفرنسا ، ثم ما لبثوا أن شكلوا لجنة المراقبة الثنائية فى الوقت الذى قامت فيه مراقبة ثنائية مماثلة فرضت على تونس وأخرى على القسطنطينية ، وتألفت الوزارة الأوروبية برئاسة توبار فى ٢٨ أغسطس سنة ١٨٧٨ ، ولم يكفهم هذا بل

شكلوا لجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دي لينشيس، وسرعان ما تمكن هؤلاء من استصدار فرمان من الباب العالي في ٢٦ يونيو سنة ١٨٧٩ بمخلف إسماعيل وتولية ابنه الخائن محمد توفيق .

وبذلك تهيأ كل شيء لتحقيق الحلم الضليبي القديم الذي شرحناه في الفصل الأول من هذا الكتاب وهو يتألف من شقين شقه الأول حفر قناة ، وشقه الثاني احتلال مصر بمعرفة دولة أوروبية يتكفل الآخرون وراءها لتكوين القناة ملكا لها ، وتحقيق الشق الثاني بالاحتلال المسلح عن طريق قناة السويس في يوليو سنة ١٨٨٢ .

وقبيل الاحتلال ، تبين لهم أن مصر ما فتئت مستحقة ١٥٪ من صافي أرباح شركة القناة ، وذلك طبقا لما جاء بفرمان سنة ١٨٥٦ ، فقرروا انتزاع هذه الحصة من بدنها بثمان بخس ، دراهم معدودات ، ذلك أنه في ٢١ مارس سنة ١٨٨٠ اشترى بنك « كريدي فونسييه » حصة الـ ١٥٪ لقاء مبلغ اثنين وعشرين مليوناً من الفرنكات ، أي نحو ثمانمائة وخمسين ألفاً من الجنيهات ، وهذا المبلغ لم تأخذه مصر بل دفع رأسا للرايين الأجانب ضمن أقساط ديونهم ، وأسس البنك المذكور بالاشتراك مع « هاردي » الانجليزي شركة تسمى « الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس المخولة للحكومة المصرية » .

وما زالت هذه الشركة حتى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ تقبض الملايين .

في كل سنة ولا عمل لها غير ذلك وتوزيع الحصص على مساهمها .

تلك قصة قناة السويس ، قصة الدم والحديد من جانب الاستعمار ، والعرق والدموع والدماء المسفوكة والجماجيم والمظالم من جانب البلد صاحب القناة قصة صراع بين الخير والشر ، بين الحق والباطل ، وبهذه القناة نهبت أوروبا خيرات الشرق وكنوزه وخزائنه واكتوت شعوب آسيا وأفريقيا بنار الاستعمار .

وليس أدل على تجرد الاستعماريين ، وخصوصا دي ليسبس من ادراك معاني الشرف والمروءة من الخيانة والظفر والتآمر على مصر وإحتلالها من ناحية القناة .

والثابت أن عرابي عقد في أواخر يوليو سنة ١٨٨٢ مجلسا عسكريا للنظر في أمر القناة ، فقرر المجلس ضرورة تعطيلها ، حتى يعجز الجيش الانجليزي من الوصول إلى شاطئها الغربي ، ولما علم دي ليسبس بهذا القرار اتصل بعرابي وألح عليه ألا ينفذه ، وأبرق له يقول :

« يستحيل على الانجليز أن يدخلوا القناة » وأنخدع عرابي بهذه البرقية ولم يصنع لنصائح اخوانه الذين أكدوا له أن دي ليسبس إنما يقرر به ، ولما أن وصلت البوارج الانجليزية إلى بورسعيد ، استمر دي ليسبس في خداع عرابي ، وكتب له يقول :

« لا تعمل عملا ما لسد قناتي ، فاني هنا ، ولا تخش شيئا من هذه

الناحية فسوف لا ينزل جندي انجليزى واحد ، وأنا المستول عن كل ذلك » .

وكان دى ليسبس دائم الاتصال بعرايى ، وكان يلقى فى روعه أن القناة طريق حر للملاحة العالمية ، وإنها منطقة حياد ولا تجوز فيها الأعمال الحربية ، ولا يستطيع الانجليز أن يعرضوا أنفسهم لسيخط الدول باختلال القناة ، وإذا قام عرايى بأى عمل من شأنه تعطيل الملاحة فى القناة ، فإن العالم كله سوف يقف ضده .

وقد كتب قنصل انجلترا بالاسكندرية ، إلى حكومته تقريراً عن نشاط دى ليسبس جاء فيه :

« حصل دى ليسبس من عرايى على وعد بأن حزية الملاحة للتجارة الانجليزية ، ستكون مكفولة فى القناة . والحقيقة أن هذا الوعد الذى صدر عن الدكتور المصرى — الذى كان الجميع يمدحون تسامحه وحسن مزاياءه — إنما كان لأغراض خاصة يرى إليها ، وذلك أنه لا يرى أمامه إلا طريقين لحلة عسكرية ، تكون القاهرة هدفاً لها ، والأول يبدأ من الاسكندرية وأب قير ورشيد ، ثم يتبع فرع النيل الذى يصب عند رشيد ويخترق الدلتا ، وهى منطقة تشغها شبكة ملبدة من القنوات ، وتغطيها المياه عادة فى فصل الصيف بسبب فيضان النيل ، والطريق الثانى يرتكز على قناة السويس ، ومنها يسير الجيش المهاجم إلى مدينة الزقازيق بمحاذاة ترعة المياه العذبة التى تغذى الاسماعيلية أو يخترق الصحراء متجهاً نحو القاهرة مباشرة .

« وقد ركز عرابي الجزء الأكبر من جنوده في كفر الدوار . ولو استطاع أن يجعل انجلترا تمتنع عن استخدام القناة ، كقاعدة لعملياتها الحربية بحجة أنه هو نفسه قد احترام حياد القناة ، فانه يتفادى تقسيم جيشه ، ويحصر الحرب في منطقة ذات مداخل وعرة ، وقد عني من قبل بتحسين مراكزه فيها ... وليس من الممكن عقلا أن يطلب من انجلترا الحد من وسائل العمل لديها ، فإن ذلك يزيد من مخاطر الحملة ، ولا تستطيع انجلترا أن تحترم حياد القناة ، فانه لم يتقرر في معاهدة دولية ، وإن يكن ذات فائدة من غير شك » .

ومن أسف أن عرابي قد أهمل نصائح رفاقه فنجحت خيانة دي ليسبس واحتل الانجليز القناة وكسبوا معركة التل الكبير واحتلوا عاصمة مصر في ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨٢ .

وكتب أحد ساسة فرنسا ، واسمه « جون ليمون » في أول نوفمبر سنة ١٨٨٤ مقالا جاء فيه :

« ضاعت مصر بالنسبة لفرنسا وللنفوذ الفرنسي ، منذ اليوم الذي شق فيه ، ذلك الرجل ، الذي يصفونه بالفرنسي الأعظم ، قناة السويس » .

« ولقد طالما حارب الانجليز هذا المشروع بكل ما أوتوا من قوة ، فسخر منه اللورد بالمرستون ، وهو ذلك السيامي الذي تبلور فيه التعصب الانجليزي البغيض ، وقد بعث بمهندسين إلى مصر ومنهم « استيفنسون » والذي أعلن أن المشروع مستحيل تنفيذه ... وقالت انجلترا لنفسها ، يوم

أن فتحت قناة السويس ، يجب أن تكون القناة لى « ١١ .

وهكذا كوفئت مصر ، على أكبر عمل قدمته أمة من الأمم إلى الحضارة
فى ماضى الأيام وحاضرها ، كوفئت مصر بمدوان أثيم ، استمر إلى أن تم
الجلء على يد الرئيس جمال عبد الناصر فى ١٨ يونيو سنة ١٩٥٤ ، هذا
المدوان الذى أثبت الجماعة الدولية أن تضع له حدا ، بعد أن صارت لهذه
الجماعة منظمات دولية ، ومحاكم دولية ، تقول أن هذا المدوان ، أفسد
الحياة فى مصر ، كما كان من أهم أسباب الحروب العالمية والمجازر البشرية ،
ولن تذوق الانسانية طعم الأمن وتنجو من الخوف وتترك صناعة الأسلحة
لتصنع الخبز والدواء ، إلا إذا تحررت قناة السويس ، ووضعت بلا قيد ولا
شرط تحت سلطان البلد صاحب القناة ، وهو مصر وقد تحقق ذلك بحمد الله
فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ .

الفصل الثامن

استعمار بريطاني تحت شعار شركة قناة السويس

حرصت الحكومة الإنجليزية إثر احتلالها لمصر ، على إلقاء قبضتها على شركة قناة السويس ، لتجعل من تلك الشركة المصرية المساهمة • لونا جديدا من ألوان شركات الاستعمار ، وغطاء يخفى وجه إنجلترا وأنيابها ومخالبها .

وكان منصوفا في عقد الالتزام على أن يكون مقر الشركة الرئيسي في مدينة الاسكندرية ، وصرح لها بأن تفتح مكتبا إداريا في باريس لاتتجاوز مهمته الاتصال بالعملاء ، ولكن تحت ضغط الحوادث والاضطرابات السياسية والمالية التي منيت بها مصر ، إثر افتتاح قناة السويس ابتلع المكتب الإداري اختصاص المكتب الرئيسي ولم يفتح هذا المركز في مصر فقط •

وكان عجيبا أن تدخل شركة قناة السويس ، من وراء ظهر الدولة التي تحمل جنسيتها ، وهي مصر في مفاوضات مباشرة مع حكومة إنجلترا وتبرم مع وزير خارجيتها لورد جرانفيل اتفاقا في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وكان من

شأن هذا الاتفاق وضع الشركة مباشرة تحت وصاية حكومة إنجلترا وفرنسا
الحكومة الأخيرة على الشركة أن تنشئ مكتباً لها بلندن وهذا المكتب هو
الذي قام بالإدارة الفعلية لشئون تلك الشركة وكذلك أنشأت الحكومة
البريطانية في لندن لجنة ممتها اللجنة الاستشارية لقناة السويس وأصبحت
الشركة جهازاً عجمياً يخضع لوزارة المستعمرات البريطانية في بعض نواحي
نشاطه وفي نواح أخرى لوزارة الخارجية البريطانية ، وقد وجه نورد جرانفيل
إلى الأعضاء الإنجليز في مجلس إدارة الشركة في ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ كتاباً
هذا نصه :

حضرات

« درست حكومة جلالة الملكة الشروط المقترحة لإدارة شركة قناة
السويس المستقبلية وهي الشروط التي تم الاتفاق عليها بين اتحاد أصحاب السفن
التجارية التي تتجمر مع الشرق وبين السيد دي ليسبس . »

« وهذه الشروط تقع في اثنتي عشرة مادة ، وسيترتب على تنفيذها حصول
بريطانيا على مزايا كبيرة جداً من حيث الملاحة والتجارة أيضاً . »

« على أنه ، فيما يتعلق بالمادة الأولى من الاتفاق المشار إليه ، والخاص
بتشكيل لجنة تقوم بإبداء النصيح للشركة ، لإجراء التحسينات اللازمة
لهذيب حركة المرور فإن حكومة جلالة الملكة ، ترى أن يضاف إلى أعضاء
اللجنة رجال من ذوي الخبرة في الحركة الملاحية في القناة وهؤلاء الرجال ترشحهم
الحكومة البريطانية . »

« وترى حكومة جلالة الملكة كذلك ، أن أعضاء مجلس الإدارة الرسميين الذين تعيينهم في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، يجب أن يكونوا في الوقت نفسه أعضاء في اللجنة الاستشارية المنوّه عنها في المادة الثالثة .

« ولما كانت حكومة جلالة الملكة تملك قدرا كبيرا من الأسهم في شركة قناة السويس ، وهي بهذه الصفة صاحبة مصلحة في إدارة القناة ، فإنها تعتبر الاتفاق المشار إليه خلا مرضيا ، لانتهاء العلاقات متى نشبت بين الشركة وعملائها ، ومفهوم من الاتفاق أن النقطتين السالفتي الذكر لن تكونا موضع خلاف ، بل وضعنا حدا فاصلا له شكلا التي نشبت ، وسيضمن الاتفاق حسن الإدارة ومصلحة التجارة العالمية .

« وقد صرحنا لكم بإرسال صورة من هذه البرقية إلى السيد دي لسبس .»

« مراثيل »

(وزير خارجية بريطانيا)

ولم تكثف حكومة إنجلترا بذلك التنظيم ، وإنما سلطت نفوذها على دولا ب الشركة الفني وبالأخص على قسم الملاحة التي عينت فيه بعض رجال البحرية البريطانية ، كما قامت حكومة إنجلترا بنفسها ابتداء من سنة ١٨٨٣ بوضع برامج الإصلاح والتحسين في القناة ، كما لو كانت القناة جزءا من بريطانيا وليست جزءا لا يتجزأ من مصر .

واستغلت إنجلترا مركزها الاستثنائي في مصر ، وقد كبلتها بأغلال

الاحتلال ، وحصلت من الحكومة المصرية على اتفاقات عدة أبرمت لمصلحة شركة قناة السويس ، ومن هذه الاتفاقات التي كان يصوغها المستشار المالي الانجليزي للحكومة المصرية الاتفاق الذي وقعه عن الحكومة رئيس القطار نوبار نوباريان في ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ وهو الاتفاق الذي دست فيه عبارات تتنافر مع طبيعة عمل الشركة وتمس في الصميم سيادة مصر عليها كالقول أن القناة قد شقت لصالح الشعوب المنتفعة بالملاحة فيها ، والادعاء بأن الشركة تحملت تضحيات ضخمة وأعطت تسهيلات للملاحة العالمية وبموجب ذلك الاتفاق اغتصبت الشركة مزيدا من الأراضي التي سبق أن اعترفت بأنها غير لازمة لأعمال القناة وكانت قد حصلت من الحكومة المصرية على تعويض فرضه نابليون الثالث لما استردت الحكومة أراضيها ، وقد رخص للشركة بأن تدير مكتب التلغراف بمدن القناة وأعفيت في ظل الاحتلال من الضريبة على المباني ، وأصبحت الشركة هي التي ترخص للحكومة المصرية بقطع الأرض اللازمة لمصالح البريد والمصالح الحكومية حسب ماتعينه الشركة لا ماتعينه الحكومة صاحبة السيادة على البلاد ، وكانت الشركة قد سيرت قطارات بخارية من بور سعيد إلى الاسماعيلية فألفتها وكلفت الحكومة المصرية بأن تنشئ شبكة خطوط حديدية بين الاسماعيلية وبور سعيد ، تعد من ضمن خطوط سكك حديد الحكومة المصرية ، ولكن بلغ التبجح بالشركة أن تدعى أنها مالكة تلك الخطوط والمحطات وأن يد الحكومة عليها عارضة ، ثم أبرمت في ظل الاحتلال أيضا اتفاقات خاصة بالمنطقة الجمركية والمنطقة الحرة في بور سعيد ، واستردت الإعفاء الجمركي الذي سبق أن

تمنازلت عنه في سنة ١٨٦٩ مقابل حرمان الحكومة المصرية من أرباح أسهمها مدة ٢٥ عاما ثم استردت ذلك الإغفاء في ظل الاحتلال بغير مقابل .

وكانت الشركة تمقد اتفاقاتها مع الحكومة المحتلة أى أن إنجلترا كانت تتعاقد مع نفسها بكثرة ويأسراف حتى عقدت عدة اتفاقات في أسبوع واحد .

محاولة مد الامتياز

صارت الشركة بالاتفاقات التي أبرمتها دولة في داخل الدولة وأضافت إلى امتيازها امتيازات أخرى متعددة في مدن القناة كلها فتقوم بالمسائل البلدية وتحتكر مرفق المياه ومرفق الإنارة بل تدبر السلخانات والجبانات وتتشرف على الحدائق العامة وتبيع الأراضي أو تؤجرها ، وقد باعت معظم الأراضي التي أنشئت عليها مختلف المساكن والعمارات في مدينتي الاسماعيليه وبور سعيد وقبضت أثمانها .

ولما ظهرت في مصر حركة قومية بزعامه المغفور له مصطفى كامل ، تصدى لها الاحتلال ، واستطاع أن يطفىء جذونها أو يخمدتها بعد موت زعيمها في فبراير سنة ١٩٠٨ ، وشهدت مصر في تلك الفترة لونا جديدا من ألوان السياسة الاستعمارية تواضعوا على تسميتها بسياسة الوفاق التي حملها معه من لندن المعتمد البريطاني اللورد جوردست . وعندئذ وجد اللورد جراي

وزير خارجية إنجلترا أن الفرصة قد سنحت لأن يمد أجل امتياز قناة السويس أربعين عاما تكفى للقضاء على كل أمل في استقلال مصر ، ووضع بنفسه مشروعاً لهذا الغرض نص فيه على مد امتياز الشركة إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ . وكان في وسع الحكومة المصرية التي يسيطر عليها الاحتلال أن توقع الاتفاق دون أن ترجع للجمعية العمومية ، تلك الجمعية التي كانت برلماناً هزيباً له رأى استشارى فقط . ولكن المنفور له محمد فريد تمكن من الحصول على نسخته من ذلك الاتفاق قبل توقيعه ونشرها في صحيفة اللواء في ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٠٩ . وحمل على مشروع الاتفاق حملة شعواء وألب الرأى العام ضد الخديو عباس الثانى وألح محمد فريد فى طلب عرض الاتفاق على الجمعية العمومية وتساءل بهذا الخصوص بعض أعضاء مجلس العموم فى جلسة ٤ نوفمبر سنة ١٩٠٩ فقرر السير إدوارد جراى أن الموضوع سيعرض على الجمعية العمومية وأن المستشار المالى البريطانى قد أكد لوزارة الخارجية البريطانية بأنه ليس ثمة خوف من عرضه على تلك الجمعية ، والشئ الذى لم يذكره جراى مماورد فى تقرير المستشار المالى البريطانى أنه قد تم الاتفاق مع أحد الوزراء المصريين وهو المنفور له سعد زغلول ، على مباشرة الدفاع عن المشروع أمام الجمعية العمومية .

ولم تستطع بريطانيا أن تعالج الموضوع فى طى الكتمان ، بسبب اليقظة والشعور الوطنى فى البلاد واضحت المسألة يومئذ مسألة المسائل فى الصحف المصرية ، وقد انعقدت الجمعية العمومية فى ٩ فبراير سنة ١٩١٠ وحضر الخديو

عباس حلمى الثانى بنفسه وقدم المشروع ببيان قال فيه :

«دعونا كم لأخذ رأيكم فى اتفاق يراد عقده مع شركة قناة السويس فإن هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخبرات الطويلة ، أمكن الوصول إلى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمت أن حكومتنا مجمعة الرأى على قبوله ، والغرض من اجتماعكم هو البحث فيما إذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز أربعين سنة على شرط اقتسام الأرباح فى هذه المدة بين الحكومة والشركة منصفة ، وفى مقابل إعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة تدفع للخزينة المصرية مبالغ عن الستين سنة الباقية تقريبا من مدة الامتياز الحالى ، وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق ، أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة فى الشؤون المالية وهم يرون أنه إذا حصلت الموافقة على التعديلات ، تكون الفائدة التى تنالها مصر موجبة لتمام الرضا وأن ذلك غاية ما يصح طلبه من الشركة .

« ولا يخفاكم أن هذه المسألة ليست من المسائل التى يقضى القانون بأخذ رأى الجمعية العمومية فيها ، ولكن نظراً لأهميتها الاستثنائية بالنسبة إلى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار ألا يبت فيها برأى قيل أن يعلم أن كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطائكم كل ماترونه لازماً فى هذه المسألة من البيانات والإيضاحات ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التى يتحملها

أمام بلاده عند نظره هذا المشروع المهم ، والله نسأل أن يوفقنا جميعاً لما فيه خير البلاد .

وقد نجحت الجمعية في تلك الجلسة في تأجيل البت في المشروع ريثما تؤلف لجنة من ١٥ عضواً تقوم بدراسته وكان تأليف هذه اللجنة نتيجة محاولة بارعة قام بها كل من أمين الشمسي وعلي شعراوي ، وشكلت اللجنة برئاسة المرحوم محمود سليمان باشا وعضوية اسماعيل أبازة باشا وحسن مذكور باشا وإبراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا وعلي شعراوي باشا ومحمود بك عبد الغفار وحسن بك بكري وفتح الله بك بركات وعبد اللطيف بك الصوفاني وجاد بك مصطفى وسعد مكرم ودياب محمد سليم وأمين بك العارف واسماعيل أفندي كريم . واستقال من اللجنة بعد تشكيلها أربعة أعضاء وهم : محمد علوي باشا وأحمد عفيفي باشا ومرقص سمكة باشا وطلبة سمودي باشا .

وكان كل من المرحومين أمين الشمسي وعبد اللطيف الصوفاني وإسماعيل أبازة أول المطالبين برفض المشروع ، وطلب اسماعيل أبازة من بطرس غالي ، رئيس النظار أن يعلن بأن الحكومة تقبل أن يكون رأى الجمعية قطعياً وليس استشارياً فرفض بطرس غالي الاستجابة لهذا الطلب .

ولو سارت الأمور سيرا عادياً ، لما أقامت حكومة بطرس غالي الانجليزية لحما ودما وزنا لرأى الجمعية ؛ وان قررت رفض المشروع ؛ ولكن شابا مصرياً تدخل في الأمر تدخلا كان هو المخرج الوحيد لانقاذ البلاد من تلك

الكارثة وهذا الشاب الذي لا نستطيع إلا أن نحى ذكره هو الخالد الذكر
الدكتور الصيدلي ابراهيم ناصف الورداني .

في يوم ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠ ، وبعد انصراف الموظفين ، كان المصري
الأصيل ابراهيم ناصف الورداني ، متربصا في مبنى وزارة الحقانية ، حتى
إذا وقع نظره على رئيس النظارة أفرغ فيه رصاصه وسلم نفسه لحراس الأمن
في كثير من الشجاعة والثبات والأيمان . ولم يكن الناس قد عرفوا في مصر
من قبل حوادث القتل السياسي ، ولكن انجلترا وهي المجرم الأول ومعهما
شركة قناة السويس بساقت مصر إلى هذا الطريق الوعر الذي لا بد من سلوكه
إذا ادهمت الخطوب .

ولما قبض على الورداني قرر صراحة أن الدافع إلى القتل ما اندفع فيه
بطرس غالي من الخيانات وأخصها مشروع مد امتياز شركة قناة السويس
لحساب الحكومة البريطانية وكان الورداني شابا يتدفق وطنية وكان في
في الرابعة والعشرين من عمره وقد درس الصيدلة في لوزان .
ومن طرائف الشعر الذي نشر في تلك المناسبة ما جاء في قصيدة
لصاحب وطنيتي ، شاعر الوطنية في ذلك الحين وهو الشيخ علي الغاياني ،
إذا قال :

ماذا جرى في ساحة الديوان	ودوى نذير الموت في الأركان
طلقت نار أم طعان مهتد	أودت ببطرس من يد الورداني
ماذا دهى شيخ الوزارة فارتمى	فوق الثرى يشكو الردى ويعانى

وبعد مصرع بطرس غالى تألفت الوزارة برئاسة محمد سعيد باشا في ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ وكان من بين أعضائها من وزراء بطرس غالى سعد زغلول وحسين رشدى واسماعيل سرى .

وعلى أثر مقتل بطرس غالى استقال الأمير حسين كامل من رئاسة الجمعية العمومية في ٧ مارس سنة ١٩١٠ ، وعين بدله محمود فهمى باشا . وانعقدت الجمعية في ٢١ مارس سنة ١٩١٠ لتناقش تقرير اللجنة الذى انتهى إلى رفض المشروع بمرته .

وفي جلسة ٤ أبريل برز للدفاع عن المشروع وزير الحقانية سعد زغلول فتصدى له اسماعيل أباطه وإخوانه والقموه أحجاراً ، وصوت على المشروع فرفض باجماع الآراء ، فيما عدا مرقص سمبكة .

وبعد بضعة أشهر من رفض المشروع أثار أحد الأعضاء في مجلس العموم وهو سير «ريس» الموضوع في المجلس موجهاً أشد اللوم إلى وزير خارجية إنجلترا الذى اعتبره متخاذلاً في موقفه من مصر والتسليم برفض المشروع ، وأجاب جراى إجابة غامضة ، فقدم استجواب آخر من النكابتين «سانديز» نوقش في ٢١ يوليو سنة ١٩١٠ ، وهاج المستجوب وماج وندد بجراى وبغورست قائلين انهما أهدرا المصالح البريطانية وقد أجاب جراى وزير خارجية إنجلترا بهذا البيان :

«علينا أن ننظر إلى أى موضوع خاص عن امتياز قناة السويس من زاوية المصالح البريطانية ، ويجب أن نحفظ بهذا المبدأ وقد احتفظنا به

فعلا ، وهو المبدأ المعمول به في مجلس إدارة الشركة . هذا المجلس الذي يعتبر المكان الطبيعي لكفالة مصالحنا . وقد جرت بطبيعة الحال ، مناقشة على جانب من الأهمية فأولا توجد وجهة نظر المساهمين وتمثلها الخزانة البريطانية بوجهة نظر أصحاب السفن وقد لقيت من وزارة التجارة كل عناية ، يجب أن نرى هذه المصالح الكبيرة وقد نالت الرعاية من جانب الخزانة ووزارة التجارة ووزارة الخارجية وهذه الوزارة تعاونت مع الإدارتين سالفتي الذكر باستشارات أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس ويتمتع مديرونا في مجلس إدارة الشركة دائما بحظ موفور من علاقات الود والصداقة مع زملائهم أعضاء مجلس إدارة الشركة الآخرين وقد أسفرت المناقشة التي دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغي أن توصي حكومة بلادنا بمد الامتياز ، من وجهة نظر المصالح البريطانية . ولكن المسألة تحتاج إلى مزيد من البحث والتحقيق . فهناك مسألة تمثيلنا في مجلس إدارة الشركة وهي المسألة التي بحثت هنا ، في بضع سنين . وقد اهتمت بها وزارة التجارة أكبر اهتمام ، وتعتبرها صواب جمة .

وهناك «مسألة تخفيض رسوم المرور في القناة ، وتلك مسائل لها أهميتها القصوى ، ولو طرحناها على بساط البحث في هذا المجلس ، لكان من الطبيعي أن نتصدى لبحث مسألة مد الامتياز ، من هاتين الزاويتين . ولكن أرى أن هذه الموضوعات ، يجب أن تتصدى الخزانة ووزارة التجارة لبحثها ، حينما تثار مسألة مد امتياز القناة ، مدة أخرى ، فبحثها

من ناحية عضوية مجلس الإدارة ، ورسوم المرور ، ولا شك أنه حينما تصل المفاوضات ، بهذه الخصوص ، إلى نتيجة ، فسيكون هناك مجال للمناقشة في هذا المجلس ، وسيكون على حكومة المستقبل ، أن تحيط المجلس علماً بالاعتبارات التي أملت عليها إصدار تعليمات للأعضاء البريطانيين في مجلس إدارة الشركة ، ليصوتوا في جانب مد الامتياز ، أو عكس ذلك .

« ومن زاوية المصالح البريطانية ، أرى أن الواجب يقتضينا أن نضع هذه المسائل في متناول الشركة بوساطة أعضائنا الرسميين في مجلس إدارتها ، على أن أية حكومة ستكون مسئولة في المستقبل ، عن التعليمات التي تعطى للأعضاء البريطانيين ، وعن أصواتهم في مجلس الإدارة . »

« وأرجو أن أكون بهذا البيان ، قد أقيت ضوئاً على هذه المسألة الشائكة ، ويصعب على أي رجل ، يشغل منصباً أن يعالج هذه المسألة مراعيًا وجهتي النظر ، فقد حرصت على السير في طريق مستقيم ، متوخياً أن أكون منصفاً للمصالح المصرية ، مع عدم إغفال المصالح البريطانية ، في نفس الوقت . ويعد موضوع امتياز قناة السويس ، من أعقد المشكلات » .

خيانة أريد بها تأييد الالتزام

وبعد خيبة الأمل التي منيت بها بريطانيا في سنة ١٩١٠ ، بفضل يقظة الزعيم الخالد محمد فريد ، واستشهاد الورداني ، حاول الاحتلال بطريقة ملتوية التمهيد لتأييد الالتزام ، ووضع الحكومة المصرية ، في حالة استحالة ،

لا تسمح بالخلاص من الشركة الاستعمارية . واتخذوا تعة لذلك مسألة من المنشآت عند انتهاء الالتزام .

ومن أخطر الاتفاقات التي أبرمتها الشركة في ظل الاحتلال ، المكاتبات التي تمودلت بينها وبين الحكومة المصرية في سنتي ١٩١٩ — ١٩٢٠ ، وقت أن كانت البلاد مشغولة بثورة سنة ١٩١٩ ، فتجحت الشركة في انتهاز فرصة هذه المشغولية ، وظفرت من الحكومات الرجعية ، التي كانت تعمل لحساب الإنجليز ، على حقوق ، أرادت أن تشغل بها كاهل مصر فلا ينتهي الالتزام وبيان ذلك :

أنه نص في فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، على المنشآت ، في البند العاشر منه وهو :

« عند انتهاء مدة الالتزام ، تحمل الحكومة المصرية محل الشركة وتتمتع بجميع ما للشركة من الحقوق ، بدون أي تحفظ ، وتستولي استيلاء تاما على القناة التي تصل بين البحرين ، وكذا المنشآت التي تكون تابعة لها . ويحدد باتفاق ودي ، أو بطريق التحكيم التمويض الذي يمنح للشركة مقابل ترك أدواتها ومنقولاتها » .

ويتضح من النص المتقدم ، أن الحكومة المصرية احتفظت بحقوقها في الاستيلاء على المنشآت التي تقيمها الشركة عند انتهاء أجل الالتزام ، بغير مقابل ، وليس للشركة حق المطالبة بأي تعويض عنها .

وكل ما هنالك ، أنه فيما يختص بالأدوات والمهمات أي المواد المنقولة

فقط ، أجاز للشركة أن تطلب تعويضاً عنها إذا أرادت الحكومة أن تستولي عليها ، ويكون تقدير هذا التعويض ، بالاتفاق الودي ، أو بالاحتكام إلى أهل الخبرة إذا لم يتم الاتفاق ودياً ومفهوم أنه نص على التحكيم في وقت لم تكن هناك محاكم ، ولكن منذ اتفاق ١٧ فبراير سنة ١٨٦٦ ، والنص فيه على خضوع الشركة للمحاكم المصرية يكون تقدير هذا التعويض في حالة عدم الاتفاق متروكا للمحاكم المصرية ، التي تملك وحدها الفصل في أى نزاع يقوم بين الشركة وبين الحكومة .

وفي فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وردت صيغة البند المشار إليه على الوجه الآتى :

وعند انتهاء هذه المدة ، تستولى الحكومة المصرية على القناة البحرية إلى أنشأتها الشركة وعلى شرط في هذه الحالة — — — — — أن تتسلم الحكومة جميع المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية بهذه المنشأة وأن تدفع قيمة ذلك للشركة بعد تقديره ، إما بالطرق الودية أو بواسطة الخبراء .

والجديد الذى أقر على النص السابق ، هو أن دفع قيمة المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية ، صار شرطاً لاستيلاء الحكومة على القناة لحقائهم عند انتهاء الالتزام ، وكان الأمر متروكا لمحضر رغبة الحكومة المصرية ، فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ فكان لها أن تستولى على الأدوات المنقولة وتموض الشركة أو تكلف الشركة بنقل أدواتها فقد تكون تلك الأدوات تالفة أو غير صالحة للاستعمال فتتخذ الحكومة أهبتها قبل انتهاء الالتزام وتجهز أدوات أحسن من أدوات الشركة .

والتسكييف القانونى لما جاء بالبند المشار إليه هو أنه كان هناك وعد بمشراء أدوات الشركة عند انتهاء الالتزام والوعد بالشراء قد أنصب على أشياء مجهولة ولم تعرف مفرداتها ولا نوعها ولا قيمتها .

وقد حدث مع شديد الأسف أن كانت الحكومة المصرية فى سنة ١٩١٩ — ١٩٢٠ ، أكثر استخذاءاً وخفلة من محمد سعيد ، وكانت الشركة أشد جشعاً من دى لسبس ومستعمرى القرن التاسع عشر ، ذلك أنه تبودلت مكاتبات بين وزير المالية وشركة قناة السويس فى ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ وفى ١٤، ١٠ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وصدر قرار من مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٠ يناير سنة ١٩٢٠ بالموافقة على المكاتبات التى تبودلت منذ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلى تاريخ جلسة مجلس الوزراء المشار إليها ، وفى كل تلك الأوراق ، نص على أن الحكومة تتعهد عند انتهاء مدة الالتزام بأن تدفع أثمان جميع المباني التى تقيمها الشركة لسكنى موظفيها وعمالها ، فوق الأرض التى خصصتها الحكومة لأغراض الالتزام وذلك قياساً على ما جاء فى البند ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وتقدر قيمة تلك المباني بالطرق الودية ، أو بمعرفة خبراء .

وقد توسعت الشركة فى إقامة القصور والعمارات والفيلات لسكنى موظفيها فى مدن يور سعيد والاسماعيلية ويور فؤاد ويور توفيق ، وأسرفت فى ذلك أيما إسراف ، ليس سد الحاجات إدارة القناة واستغلالها ، ولكنها أرادت أن تثقل ميزانية الدولة بغير رقابة عليها وحسبك أن تلقى نظرة

على المدن الفخمة التي أقامتها متوجية التبذير والامراف :

وحدث أن دخلت حكومة الأستاذ إبراهيم عبد الهادي في مباحثات مع الشركة الاستعمارية ، لتسوية مسائل أسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، الذي سميناه باتفاق ممدوح رياض وزير التجارة والصناعة وقتئذ .

وقد ورد في تقريرى لجنتي المالية والتجارة والصناعة لمجلس الشيوخ ، وهو التقرير الذى رفعه المهندس حسين سرى إلى رئيس المجلس فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« صدر قرار من مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، باعتبار منازل السكنى التى تقيمها الشركة لمستخدميها وعملها ، فى حكم الآلات والمهمات ، الأمر الذى لم يكن موجوداً فى عقد الالتزام ، والذى يؤدي إلى زيادة أعباء الحكومة عند الاستلام .

وفى فقرة أخرى ورد فى التقرير المشار إليه تحت عنوان منازل السكنى للعامل والموظفين ، ما نصه :

« أشرنا سلفاً إلى أن مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، منح الشركة ، امتيازاً لم يكن لها من قبل ، وهو الحصول على قيمة المباني المقامة لسكنى الموظفين والعامل ، عند نهاية الامتياز ، فأصبحت كالأدوات والمهمات ، وفى هذا ما يلقى على الدولة أعباء كثيرة مستقبلاً ، لا محل لها .

« وفي الاتفاق المروض ، ما يقضى بأنه ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ يجب أن تتفق الشركة مع الحكومة مقدماً ، على البرنامج السنوى ، لبناء مساكن الموظفين والعمال ، لكي ترقى التوسع فى هذه المنشآت خلال السنوات السبع الأخيرة فى مدة الامتياز » .

« وفى هذا ما يخفف كثيراً من حدة قرار مجلس الوزراء الآنف الذكر ، ويعود بنا ولو متأخراً إلى الوضع الأصيل الطبيعى » .
وقد انتهت حكومة عبد الهادى إلى اقرار النص الآتى فى اتفاقية ممدوح رياض التى صدر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ :

الباب العاشر - منازل السكنى للموظفين والعمال .

مادة ٢١ - ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ ، يعرض على الحكومة البرنامج السنوى للمساكن التى تبنيها الشركة لموظفيها وعمالها على أرض منطقة الامتياز لتمكن الحكومة ، من أن تتسلم هذه المباني الجديدة ، بالشروط المنصوص عليها ، فى المكاتبات المتبادلة ، بين الشركة والحكومة بتاريخ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ و ١٤/١٠ فبراير سنة ١٩٢٠ .

إن الذى جرى فى سنة ١٩٢٠ كان تصرفاً مخالفاً للمبادئ القانونية الخاصة بالمرافق العامة ، ثم إن مجلس الوزراء لم يكن ذا صفة تخوله أن يغير نصوصاً جوهرية فى عقد الالتزام الأصيل ولسكن الشركة أرادت سنة ١٩٤٩ أن تصحح هذا الوضع فدست المسألة على الحكومة المصرية وذرت الرماد

في العيون ، إذ ترك لها الحبل على الغارب إلى سنة ١٩٦٢ ، تبني كما تريد . وتتوسع إلى مدى بعيد ، وإذا حلت سنة ١٩٦٢ تكون الشركة قد حبكت مؤامرتها المبيتة وأرهقت الميزانية ، ولوراجعنا المذكرة التي قدمتها الشركة للحكومة المصرية بشأن الاعفاءات الملغاة في خط سكة حديد الاسماعيلية . وبور سعيد ظهرت نية الشركة الخبيثة . وتبين أنها كانت تتعلق بخيط العنكبوت وتتمسك بحجج واهية ، وأنها كانت تحاول دائماً أن تضع الحكومة أمام الأمر الواقع .

على أن الاتفاق المتقدم قد اتسم بالبطلان للأسباب الآتية :

أولاً — كانت تقتضي الشركة إجباراً من موظفيها وعمالها عن الأندية التي يشغلونها ، وبذلك تستهلك ما أنفقته قبل انتهاء أجل الالتزام فحصولها على أثمان تلك المنشآت من الحكومة بعد ذلك يعتبر أثراً على حساب الغير وبلا سبب .

ثانياً — والنص المتقدم يخالف ما جرى به العمل في العقود المماثلة التي تبرمها الحكومة في عقود الأشغال العامة تستولي الحكومة بغير مقابل على الأبنية التي تقيمها الشركات لسكنى موظفيها وعمالها وتنص على ذلك في العقود .

ثالثاً — في عقد الالتزام ترك للشركة نسبة سخية من صافي الأرباح . وهذا الصافي هو المتبقى بعد اقتطاع مصاريف الشركة وتدخل فيها أثمان تلك المنشآت فافتضاء الشركة من المنشآت في نهاية الالتزام كان إضافة

أرباح اعتبرت في الميزانيات بنود مصروفات ، والشركة لم تأت برأسمال جديد لتقيم به المنشآت ، وإنما كانت تستخدم أموالاً من إيراد القناة نفسها .

رابعاً — أن القناة مال عام من أموال الدولة ، والمرافق كلها مال عام ، والمنشآت التي أقيمت من أجل سير هذا المرفق تعد حكماً من الأموال العامة أو ملحقة بمال عام ، ولا يمكن إلزام الدولة بدفع عن المال العام .

خامساً — كانت إتفاقية ممدوح رياض مشوبة بانحراف تشريعي خطير يدمنها بالبطلان وقد طالبنا من قبل بأن تلغى الحكومة القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ ، وتعتبر هذه الاتفاقية التي كانت ثمرة غش وتواطؤ ضد المصلحة العامة : باطلة ولا يعمل بها ، وكذلك اتفاقات سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٢٠ ، كانت باطلة لأنها كانت ثمرة غش وإكراه وتدليس .

سادساً — عدم تكافؤ التزامات الطرفين ، فالحكومة قد غابت غيباً فاحشاً لا يتفق مع أحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ الخاص بالتزامات المرافق العامة والذي يعتبر دستور تلك المرافق ، وتنص المادة الثانية منه على ما يأتي :

« يكون لما نَح الالتزام ، الحق في إعادة النظر في قوائم الأسعار ، غيب كل فترة زمنية ، على الأسس التي تحدد في وثيقة الالتزام » .

فقياساً على ذلك وتمشياً مع روح القانون ، كنا في السنوات الماضية قد طالبنا الحكومة بالحد من أرباح الشركة المنحلة ، وأتمان المنشآت ، وقد نصت المادة ٣ من القانون المشار إليه على أنه لا يجوز أن تتجاوز حصة

الملتزم السنوية في صافي أرباح استغلال المرفق العام ١٠ ٪ من رأس المال الموظف والمرخص به من مانح الالتزام ، وذلك بعد خصم مقابل استهلاك رأس المال . وما زاد على ذلك من صافي الأرباح ، يستخدم أولاً في تكوين احتياطي خاص للسنوات التي تقل فيها الأرباح عن ١٠ ٪ وتقف زيادة هذا الاحتياطي متى بلغ ما يوازي ١٠ ٪ من رأس مال الشركة . ويستخدم ما يبقى من هذا الزائد في تحسين وتوسيع المرفق العام ، أو في خفض الأسعار حسبما يرى مانح الالتزام .

ومن جهة أخرى ، أجازت المادة ٥ من القانون :

« لمانح الالتزام دائماً ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظيم المرفق العام موضوع الالتزام أو قواعد استغلالها » .

وجاءت المادة السادسة أكثر وضوحاً في تأكيد المعنى الذي ذهبنا إليه بقولها : « إذا طرأت ظروف ، لم يكن من المستطاع توقعها ، ولا يد لمانح الالتزام ، أو الملتزم فيها ، وأفضت إلى الإخلال بالتوازن المالي للالتزام أو إلى تعديل كيانه الاقتصادي ، مما كان مقدراً وقت منح الالتزام ، فله أن يعدل قوائم الأسعار ، وإذا اقتضى الحال أن يعدل أحكام تنظيم المرفق العام وقواعد استغلاله وذلك لتمكين الملتزم من أن يستمر في استغلاله أو لخفض الأرباح الباهظة إلى القدر المعقول » .

وقد قلنا في الصحيفة ٢٤٨ من الجزء الرابع من كتابنا « قناة السويس

ومشكلاتها المعاصرة » .

« اننا أنام أخطبوط استفحل أمره ، ولا يمكن الخلاص منه بتشذيب
فروعه وقطع أرجله ولكن لا بد أن يستأصل جملة ، وأن يزاح عن هذه
الديار إلى غير رجعه » .

ومن ناحيه أخرى حرصت الشركة دائماً وباستمرار على حرمان العنصر
المصرى من العمل والاشتغال فى أعمالها الرئيسية ، وحرمة بوجه خاص
من إدارة قسم الملاحة ، ورسمت سياسة من شأنها أن تلقى فى روع الناس
بأن مصر عاجزة عن إدارة حركة الملاحة فى القناة .

وقد ثبت أن هذه المحاولة كانت مجرد مغالطات لأن مصر بمجرد أن تسلم
أبنائها إدارة الحركة الملاحية فور تأميم الشركة ، قد أدت عملها ببراعة
ودقة ، وسارت الملاحة رغم العواصف التى أثاروها على نحو استرعى
إعجاب العالم كله .

ومما قدمنا ، وغيره كثير ، تدل عليه الملفات المتعددة ، الموجودة
فى دور الشركة ، ودور العصاية الاستعمارية التى كانت تعمل الشركة
لحسابها ، ثبت تماماً أن الشركة لم تكن إلا حكومة انجلترا فى ثوب مدنى
وكانت هذه الحكومة من ورائها باستمرار ، لتسخر القناة فى خدمة أغراضها
الاستعمارية .

الفصل التاسع

الملاحة وحرية المرور وإخلال بريطانيا بذلك

تملك مصر الأرض التي شقت فيها القناة وتملك ضفتيها الشرقية والغربية ، ولا يشاركها غيرها في هذه الملكية ، ولا يمكن القول أن سير المياه في هذه الشقة من الأرض المصرية ، قد غير مركزها القانوني ، فهي لم تخرج قط عن حوزة الدولة المصرية وسيادتها .

والتكليف الصحيح لمركز القناة في القانون الدولي ، أنها مياه داخلية مصرية ، تسرى عليها أحكام القانون المصري التي تسرى على المياه الداخلية فهي من حيث خضوعها لسيادة مصر كالأرض تماما وكالخليجان والأنهر والترع والبحيرات المصرية . ولم يحدث قط ، في أية مرحلة من تاريخ مصر أن توقف القانون الدولي العام عن الاعتراف بسيادة الدولة على قنواتها ومياهها الداخلية ولا يمكن أن تنقص هذه السيادة قط أو تضعف ، بسبب حاجة عملاء القناة للمرور فيها ، ويعترف جروسبيوس : وهو الفقيه الهولندي الذي ظهر في القرن السادس عشر ، وما زالت آراؤه في قانون

البحار مصدرا للفقهاء الدولى . يعترف بحق ملكية الدولة للمضايق والقنوات والمياه الداخلية ويسلم بسيادتها على البحار الإقليمية أيضا ، وقد نادى بهذا أيضا العلامة «أمريك فانيل» فى سنة ١٧٥٨ وتأكد هذا المبدأ فى معاهدة أبرمت بين إنجلترا وأسبانيا فى ٢٣ مايو سنة ١٦٦٧ ومعاهدة بين إنجلترا وفرنسا فى ٢٧ سبتمبر سنة ١٧٨٦ . وظهر فقهاء أمريكيون فى القرن الثامن عشر نادوا بحق سيادة الدولة على قنواتها التى تمر بأراضيها ، وعلى مداخل هذه القنوات ، وفى طبعة هؤلاء « جيمس كينيث » وأسدرت المحكمة العليا فى الولايات المتحدة الأمريكية العديد من الأحكام المؤيدة لمبدأ السيادة هذا ، وأحدث هذه الأحكام الحكم الصادر فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٧ ، فى نزاع قام بين حكومة الولايات المتحدة وولاية كاليفورنيا .

وتنفيذ القرار أصدرته الجمعية العمومية لمصبة الأمم فى ٢٤ سبتمبر سنة ١٩٢٤ ، انعقد فى لاهاى فى سنة ١٩٣٠ ، مؤتمر دولى لتقنين المسائل الخاصة بالبحر الإقليمى ومسئوليات الدول بهذا الشأن وورد فى المادة الثانية من المشروع الذى أعدته اللجنة التى ينظر بها هذا الموضوع ، أن الدولة تستطيع أن تباشر سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية وقنواتها ، وإذا كانت إنجلترا نفسها تدعى أن حقها على المياه الإقليمية هو حق ملكية كاملة وهى تلك المياه المحاذية لشواطئها لمسافة تفاوتت العرف الدولى فى تقديرها وأقلها ثلاثة أميال بحرية ، فمن باب أولى يجب أن يعترف بهذه الملكية ، وبكل ما يترتب عليها للدول التى تسير بصميم إقليمها قنوات تصل بين بحرين .

ويختلف العلماء في بيان مبنى هذه السيادة إختلافا لا يحس الجوهري فهي في نظر جورج سيل تفويض من الجماعة الدولة للدولة بمباشرتها ، وهذا رأى مرجوح ، وفي نظر العلامة الفرنسي « جليبرت جيدل » أستاذ قانون البحار الدولي ، ترجع لسلطان الدولة على الاقليم وتعتبر القناة كالأقليم تماما ، فسيادة مصر على قناة السويس مؤكدة لمرور القناة في أرضها وملكية مصر لداخل القناة .

هذا هو حكم القانون الدولي الذي لم يستطيع الإحتلال الانجليزى أن يغيره .

ولا ينقص من هذه السيادة ، كون مصر ، من تلقاء نفسها قد نصت في فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ على حياد القناة ، فلكل دولة أن تختار لنفسها الحياد للاعتبارات التي تقدرها ، وقد جاء نص البند الرابع عشر من فرمان المذكور كالآتي :

« نقرر رسميا عن أنفسنا وعن خلفائنا ، وبعد أن يصدق على ذلك حضرة صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان بأن القناة البحرية العظمى من السويس إلى الفرما ، والموانئ التابعة لها ، ستفتح دائما كطريق محايد لجميع السفن التي تعبر القناة من بحر آخر ، وذلك بدون أى تمييز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات ، نظير دفع الرسوم » .

وورد البند الأول من اتفاق ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ الذي عقدته مصر مع الشركة الاستعمارية مانصه ، مؤكداً لسيادة الدولة على القناة :

« تحتل الحكومة المصرية ، في حدود الأراضي المحتفظ بها كملحقات للقناة ، جميع المراكز والنقط الاستراتيجية التي تراها لازمة للدفاع عن البلاد » .

ونص البند الخامس من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ على أن « تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصرى التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ما تجرى هذه الرقابة فى سائر أنحاء البلاد بحيث يضمن النظام والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها ، ويكون للحكومة المصرية حق المرور عبر القناة البحرية فى النقط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ومن أجل حرية التجارة ومرور الجمهور وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شئ من رسوم المرور أو الأتاوات لأى سبب من الأسباب » .

* * *

ولكن إنجلترا فى سبيل السيطرة على القناة والإخلال بحرمة القانون الدولى العام احتلت مصر خيانة وغدرا فى سنة ١٨٨٢ ، فاستهدفت لحملة من الدول ، وكانت فرنسا فى مقدمة من ثاروا ضد هذا الوضع ، واكتفت إنجلترا بوعودها وتعهداتها بالجلاء عن مصر ، ولما استمر الضغط الدولى عليها وجه وزير خارجيتها لورد جرانفيل منشورا إلى الدول فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣ ، دعى فيه إلى إبرام معاهدة دولية تقوم على الأسس الآتية :

١ — الملاحة حرة فى قناة السويس لجميع السفن فى مختلف الظروف والأوقات .

٢ — في حالة الحرب ، يحدد وقت يسمح فيه للسفن المحاربة ، بالبقاء في القناة ، بشرط ألا تفرغ منها مؤن حربية وألا يسمح لها بانزال جنود إلى البر .

٣ — الأعمال الحربية والمدائية ممنوعة في القناة منعا باتا ، وتحرم في الأراضي المجاورة للقناة أو في مياه مصر الإقليمية ، حتى لو كانت تركيا نفسها مشتركة في الحرب .

٤ — تعنى مصر من هذه الشروط في حالة قيامها بواجب الدفاع عن نفسها .

٥ — تتحمل كل دولة تسبب سفنها الحربية عطبا للقناة ، سائر التعويضات وتدفم مصاريف الإصلاح في الحال .

٦ — تتخذ مصر من الاجراءات ، ما تراه لحمل السفن الحربية على مراعاة القيود المتقدمة في حالة الحرب .

٧ — يحرم بناء حصون واستحكامات في القناة وما يجاورها .

٨ — لا تحد الشروط المتقدمة من سيادة مصر على القناة ، كجزء من

إقليمها ، بأية حال .

وفي ١٥ يونيو سنة ١٨٨٤ أرسل جرافيل برقية إلى وزارة خارجية إنجلترا ، وتعهد فيها بأن تسحب إنجلترا قواتها من مصر وفي ختام البرقية اقترح وضع نظام حياد لمصر ، على غرار حياد بلجيكا فقال :

« تقترح حكومة جلالة المسكة ، على الدول والباب العالي ، بأن تقوم

عند تمام اجلاء قواتنا أو قبل ذلك بوضع نظام لمصر على أساس المبادئ المعمول بها في حياد بلجيكا ، وفيما يتعلق بقناة السويس تقترح حكومة جلالة الملكة العمل بالمبادئ الواردة في منشوري المؤرخ في ٣ يناير سنة ١٨٨٣ .
وفي ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ صدر تصريح مشترك من حكومتى فرنسا وانجلترا هذا نصه :

« حيث أن الدول كلها متفقة على الاعتراف بمسيس الحاجة ، لسرعة وضع اتفاق دولي يضمن الملاحة في قناة السويس لجميع الدول ، في كل الأوقات ، واتفقت الحكومات الموقعة على هذا على عقد لجنة في باريس ، تقوم باعداد مشروع اتفاق يبنى على أساس منشور الحكومة البريطانية الدوري المؤرخ في ٣ يناير سنة ١٨٨٣ ، ويشترك في هذه اللجنة مندوب من قبل خديوى مصر ، ويكون صوته إستشاريا ، ومتى وضعت الدول الممثلة في اللجنة مشروع المعاهدة ، توافق عليه وتدعو الدول الباقية للانضمام إليه .

وفي اجتماعات لجنة باريس قدمت عدة مشروعات أهمها المشروع الانجليزى الذى نص على حياد القناة بهذه العبارات :
« إن قناة السويس البحرية ستكون حرة دائما ومفتوحة باستمرار ، في الحرب والسلم على السواء ، كطريق محايد بالنسبة لسكل سفينة تجارية أو حربية تعبر القناة من بحر إلى آخر ، وبغير تمييز بين سفينة وأخرى . وحق المرور يقابل دفع السفن رسوم المرور وخضوعها للوائح التى تصدر من حين إلى حين » .

وتوكيدا لهذا الحياد حرمت المادة الثانية ازالة فرق أو اعتاد حربى في القناة ومنعت المادة الثالثة منعاً باتاً سفن المحاربين من ارتكاب أى عمل عدائى فى القناة وإدخال غنائمهم فيها ، أو التواجد فى القناة أكثر من أربع وعشرين ساعة فيما عدا حالة القوة القاهرة ، ويتحتم على السفن حينئذ أن تبرح القناة فى أقرب فرصة ممكنة . وكذلك ألحقت هذه المادة بمنطقة الحياد الأرض المتاخمة للقناة وموانئ القناة ومياه مصر الإقليمية ، وحرمت المادة الرابعة تعبئة سفن البلد المحارب فى القناة أو موانئها كما حرمت تموين هذه السفن ، وفيما عدا ما هو ضرورى جداً ضمان وصولها لأقرب ميناء . ونصت المادة الثانية على حقوق مصر الدفاعية وأعفت المادة الخامسة مصر من القيود المتقدمة بحيث تتخذ من الاجراءات الحربية مাত্রاً لازماً للدفاع عن نفسها وصيانة الأمن فيها وأكدت المادة الثامنة سيادة مصر مقررّة أن حكومة مصر هى التى تجبر الغير على احترام المعاهدة مستعمية بوسائلها ومواردها الخاصة ، وأكدت المادة التاسعة أن هذا الإتفاق لا يقيد حقوق السيادة الأخرى التى لمصر على القناة .

وتقدم مشروع فرنسى تضمن شروطاً سخيفة ولكنه أكد سيادة مصر على القناة .

وبعد جدل طويل ومحاضر أعمال ومذكرات دبلوماسية لاحصر لها انتهى المؤتمرون إلى نص معاهدة القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وفيها يلى نص المادة الأولى من تلك المعاهدة : —

« تكون الملاحة حرة في قناة السويس البحرية ، ويتاح الملاحة فيها وقت الحرب ووقت السلم على السواء لجميع السفن التجارية أو الحربية ، دون تمييز بين الدول . »

ولهذا فإن الدول المتعاقدة تتعهد بالاتفرغ بأية طريقة حربية ، استعمال القناة في وقت الحرب أو في وقت السلم . «
« ولا تخضع القناة مطلقاً للغمر البحري » ونص أيضاً على سلامة ترعة المياه العذبة بهذه العبارة :

وتتعهد الدول بالألا تمس سلامة هذه التركة أو أحد فروعها بحيث تبقى بآمن من الشروع في ردمها .
وورد نص المادة ١٢ بما يفيد أن الاشراف على تنفيذ المعاهدة وإدارة حركة المرور في القناة أمر متروك لمصر دون سواها :

« تتعهد الدول المتعاقدة ، بأنها تطبيقاً لمبدأ المساواة في حرية الملاحة في القناة الذي يعتبر ركناً هاماً من أركان المعاهدة ، بالألا تسمى احداها للحصول على منافع اقليمية أو تجارية امتيازات في الاتفاقات الدولية التي قد تعقد مما بعد خاصة بالقناة مع الاحتفاظ للدولة العثمانية بحقوقها الإقليمية .

تتخذ الحكومة المصرية الوسائل الكفيلة باحترام تنفيذ هذه المعاهدة

وذلك في حدود سلطتها المخولة لها بموجب الفرمانات ، وعلى النحو المقرر

في هذه المعاهدة . »

على أن إنجلترا قد خانت معاهدة سنة ١٨٨٨ خيانة متصلة ، أولا بالابقاء على احتلالها لمصر وثانياً بالقاء ثقلها على قناة السويس ، والسيطرة التامة على شركة القناة سيطرة أتاح لها ، تسخير القناة لمصلحتها وحدها ففي الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ — ١٩١٨ استصدرت إنجلترا في ٥ أغسطس سنة ١٩١٤ من مجلس الوزراء بمصر قراراً أهدر معاهدة القسطنطينية المذكورة إذ جاء في المادة ١٣ منه ما يأتي :

« القوات البحرية والحرية التابعة لصاحب الجلالة البريطانية ، يجوز لها أن تباشر جميع حقوق الحرب في الموانئ المصرية أو في أرض القطر المصري . وكل ما يجري الاستحواذ عليه في الموانئ المصرية وفي أرض القطر المصري من سفن حربية أو مراكب تجارية أو بضائع يجوز إحاله النظر فيه على إحدى محاكم الغنائم البريطانية » .

وجاء في المادة العشرين من القرار المتقدم مانصه : —
« تسرى أحكام هذا القرار ، فيما يتعلق بالموانئ الواقعة في مدخل قناة السويس مع التعديلات الآتية :

(١) السفن التجارية التي مرت أو تريد المرور في القناة ، مهما كانت جنسيتها وشحنتها ، يكون لها تمام الحرية في أن ترسو في الموانئ المذكورة وفي أن تتركها ، أو في المرور من القناة دون أن تكون عرضة للاستحواذ والحجز ، على شرط أن يحصل المرور في القناة والسفر من الميناء الذي في أحد مدخلها بحاله طبيعية وبدون تأخير لا مسوغ له .

(ب) يجوز لهذه السفن أن تأخذ من اللوازم بما فيها الفحم ، ما يكون معقولا أنها تحتاج إليه لأجل السفر الذي قامت من أجله .

(ج) البضائع التي مرت من القناة مهما كان نوعها ، يجوز نقلها من سفينة إلى أخرى في ميناء القيام .

(د) يكون تفسير المادة ١٣ من هذا القرار طبقا لاتفاقية قناة السويس البرمه في سنة ١٨٨٨ .

استغلت الحكومة البريطانية نفوذها فاستمانت بالحكومة المصرية ، التي كانت آله صماء لاحول لها ولا قوة في تفسير معاهدة القسطنطينية طبقا لمصلحة بريطانيا وخولفت المعاهدة في أقدم بنودها مخالفة واضحة بمنع مرور سفن البلاد المعادية لبريطانيا وإعطائها حرية السفر لعرض البحر فقط بل الأعجب من ذلك أن محكمة الغنائم البريطانية في الاسكندرية اعتبرت موافى القناة كبور سعيد والسويس موافى محاربة بدعوى أن مصر حليفة لبريطانيا ومعينة لها في الحرب . ولما أعلنت إنجلترا نهائها على مصر في ١٨ ديسمبر سنة ١٩١٤ وقطعت صلة مصر بتركيا بإعلان من جانب واحد وجعلت مصر وموانئها أقليا محاربا في جانب الحلفاء ضد تركيا وبالقوة والجبروت ودون سند قانونى باشرت إنجلترا بنفسها الحقوق التي خولتها مصر في معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ وزاولت الأساطيل البريطانية نشاطها داخل القناة ، وداست بريطانيا وحليفاتها مبادئ القانون الدولي العام ، وقد اعترف ساسة إنجلترا بهذه الجريمة فقد قال لورد لويد في كتابه « مصر منذ عهد كرومر » إن إنجلترا في سنة ١٩١٦

جعلت دلتا النيل كلها معسكراً بريطانياً وأما قناة السويس فقد أوضحت مجرد طريق مواصلات للحلفاء وليست طريقاً للملاحة المائية وقال ان معسكرات الاسماعيلية والقنطرة كانت ملاذا للاستراليين والهنود والبريطانيين . وأما أهل البلاد فكانوا يقطعون الأخشاب أو يترحون الماء .

وأما الشركة الاستعمارية التي كانت تسمى شركة قناة السويس ، فقد سلمت نفسها طائفة مختارة ، إلى حكومة لندن وجرت عملية تحصيل رسوم المرور في القناة بمعرفة مكتب الشركة المنحلة في لندن ، وفي القناة ومداخلها وموانئها وضعت الشركة موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهماتهما تحت تصرف الأميرالية البريطانية وانقلبت من شركة تجارية مصرية مساهمة إلى شبه دولة تشترك في الحرب ضد ألمانيا وتركيا مشاركة فعالة وتلقى أوامرها من القيادة البريطانية .

وقد حدث أنه لما أعلنت الحرب كانت تحتوى في القناة بعض السفن التجارية التابعة لألمانيا والنمسا باعتبار القناة منطقة حياد ولكن شركة القناة المنحلة ادعت أن هذه السفن التي استعملت حقا قانونيا ولازت بإقليم محايد ، تتجسس لحساب دولها ، وانزعجت الشركة منها أجهزة الاسلكى .

وكان سنداً إنجلترا في موقفها المخالف لمعاهدة القسطنطينية ولأحكام القانون . السولى العام أنها تقوم بأعمال الدفاع عن القناة تنفيذ المشيئة الحكومة المصرية وبالجملة سارت القناة وموانئها وأبنيتها وأدوتها خطاً من خطوط النار أقامته بريطانيا عنوة واقتداراً .

اقتحمت القوات الإيطالية بلاد الحبشة في ٤ أكتوبر سنة ١٩٣٥ ، وقامت قائمة الرأي العام الدولي ، وتظاهرت أنجلترا ضد إيطاليا حتى طلبت من عصبة الأمم توقيع العقوبات على إيطاليا طبقا لنص المادة ١٨ من ميثاق عصبة جنيف واجتمع مجلس العصبة الذي كان خاضعا لسيطرة بريطانيا ومثلت فيه مسرحيتها وقرر المجلس في ١٧ أكتوبر توقيع الجزاءات الاقتصادية والمالية على إيطاليا ولكن طبقا لاتفاقية سرية كانت أنجلترا قد عقدتها مع موسوليني نص على بقاء قناة السويس مفتوحة للفرق الإيطالية والمتاد الإيطالي طوال مدة الحرب ، مع أن زعيم حزب العمال قد وقف في مجلس العموم البريطاني في ٧ يونيو ١٩٣٥ مطالبا إيطاليا إلى أنها ستحرم من المرور في القناة إذا أعلنت الحرب وكان دعاة نظرية غلق القناة يستندون على ما يأتي :

١ - تغليب ميثاق عصبة الأمم على معاهدة القسطنطينية والقول أن الميثاق قد طوى تلك المعاهدة وشبهاتها .

٢ - وقعت العقوبات الاقتصادية على إيطاليا طبقا لنص المادة ١٦ واستخلصوا من ذلك أن العصبة وافقت على غلق القناة كإجراء متمم للإجراء السابق .

٣ - وقعت بريطانيا ميثاق بريا كولوج سنة ١٩٣٨ وهو الذي حرم الالتجاء إلى الحرب ، فخروجها على هذا الميثاق يجرمها من الانتفاع بامتياز خولتها في معاهدة القسطنطينية .

٤ — طبقاً لنص المادة ٢٠ من الميثاق يعطل مفعول كل معاهدة تتعارض مع قرار من قرارات العصبة .

ولكن أصحاب النظرية القائلة بترك القناة مفتوحة ، بنوا رأيهم على «الأسانيد الآتية» .

١ — أكدت موائيق السلام قيام معاهدة سنة ١٨٨٨ ونفاذها فلا يمكن تعطيل مفعولها إلا بتعديل نصوصها باتفاق جديد .

٢ — يختلف غرض معاهدة سنة ١٨٨٨ عن غرض ميثاق عصبة الأمم «فالأولى منظمة للملاحة في القناة والثانية تنظم السلام الدولي» .

٣ — مصر صاحبة السيادة على القناة ولم تكن في سنة ١٩٣٥ عضواً في العصبة فلم ترتبط بالميثاق ، وقد قال بهذا الرأي الدكتور عبد الحميد بدوى القاضى بمحكمة العدل الدولية ، في مذكرة كتبها إبان النزاع الإيطالى الحبشى .

٤ — قياساً على ماورد تنص المادة ٢١ من الميثاق من أن الموائيق الدولية التى تحفظ السلام كمعاهدات التحكيم الإقليمية كبدأ مونرو ولا تتعارض مع أى نص من نصوص الميثاق .

٥ — كفلت المادة ٢٣ من ميثاق العصبة حرية المواصلات والمرور .

٦ — قضاء محكمة العدل الدولية سنة ١٩٢٣ فى قضية السفينة

«ومبلدون» .

وقد أبرم اتفاق روما في ١٦ أبريل سنة ١٩٣٨ الذي اعترفت فيه إنجلترا بضم الحبشة نهائيا إلى إيطاليا وعقدت معاهدة صداقة وحسن جوار مع إيطاليا ، وتناول الاتفاق الانجليزى الإيطالى فيما تناول مسألة قناة السويس فجاء فى الملحق الثامن منه ما يأتى :

« إن حكومة المملكة المتحدة والحكومة الإيطالية تؤكدان مرة أخرى ، بمقتضى هذا الاتفاق ، عزمها على دوام احترامهما وإلتزامهما ، بتصوص الاتفاقية الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ التى تضمن فى كل الأوقات ، ولجميع الدول حرية الملاحة فى قناة السويس . »

* * *

ولما اشتعلت نيران الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ — ١٩٤٥ ألقت إنجلترا بثقلها مرة أخرى على قناة السويس فحولت القناة ومبانيها ومداخلها وجهاز شركة قناة السويس المنحلة وعنادها إلى قطعة من الآلة الحربية البريطانية .

ولم يغفل المحور بطبيعة الحال أهمية قناة السويس وخطورتها وإهدار بريطانيا وحلفاءها حرية الملاحة وحرية المرور فى القناة ، فوجه إليها عدة هجمات جوية وسدد لها ضرباته بسبب سيطرة البريطانيين وحلفائهم على القناة ومداخلها سيطرة تامة ، وقد اشتدت هجمات الطائرات على القناة ، فى المدة من يناير سنة ١٩٤١ إلى يوليو سنة ١٩٤٢ ، وبلغ عدد الغارات الحوية عليها أربع وستين غارة وأصبحت القناة بالألغام التى بثتها الغواصات .

الألمانية ، سبع عشرة مرة ، كما أصيبت عشرين مرة بألغام الطائرات ، وبلغت إصابات بور سميد و بور توفيق ثلاث عشرة إصابة والاسماعيلية ثمانى إصابات ، وحدثت تسع عشرة إصابة فى السويس و بور توفيق . وجرحت أثناء تلك الغارات سبع عشرة سفينة من سفن الحلفاء وست قطع حربية من وحدات الأميرالية البريطانية وخمس قطع بملاوكة لشركة قناة السويس المنحلة وهذه الأخيرة أغرقت فى القناة كما أصيبت أجهزة الشركة وهى التى أعلنت الحرب على دول المحور ونسيت أنها شركة وقامت بأعمال إطلاق النار ، وقد ترتب على هذه الغارات تدهور حركة المرور فى القناة إلى حد كبير واضطرار إنجلترا لاستعمال طريق الكاب ، وبلغت نسبة هبوط حركة المرور فى القناة فى سنة ١٩٤٠ ، ٢٣٪ عما كانت عليه من قبل ، واستمر هذا الهبوط حتى وصل فى سنة ١٩٤١ إلى ٥٨٪ وساءت الحالة أكثر من ذلك فى سنة ١٩٤٢ .

ولكن السبب فى ذلك هو أن إنجلترا وحلفائها تصرفوا فى القناة تصرف المالك فيما يملك ووقفت إنجلترا مواقفاً شاذة مع الدول المحايدة ولو أن القناة كانت تدار بمعرفة مصر المحايدة لأمكن احترام مبدأ حرية الملاحة الذى نصت عليه معاهدة القسطنطينية وتركت مفتوحة لسفن الطرفين الحربية والتجارية على السواء ولكن إنجلترا وقد أهدرت حرية الملاحة أرادت أن تغطى جريمتها فزعمت فى مذكراتها الدبلوماسية أن مصر هى التى كلفتها بذلك بمقتضى معاهدة ٢٦ أغسطس لسنة ١٩٣٦ التى نصت على أن تقوم قوات

صاحب الجلالة البريطانية بمساعدة الجيش المصرى فى حماية القناة إلى أن يقدر هذا الجيش على حمايتها بمفرده وقالت أنجلترا أن هذه القيود فرضت باسم مصر مالمسكة القناة وسيدتها لتحمى نفسها ضد أى اعتداء محتمل . ولما أن استعملت مصر أبسط حقوقها المشروعة بعد قيام الحرب الفلسطينية فى ١٥ مايو سنة ١٩٤٨ بتفتيش السفن المارة فى القناة لمنع وصول الامدادات الحربية ، رددت أنجلترا عكس ذلك الكلام وقادت مظاهرة جوفاء من الدول الملاحية ضد البلاد صاحبة القناة .

والعجيب أنه فى الحرب العالمية الثانية انضمت شركة القناة إلى الحلفاء وحاربت محاربة فعلية بأن جعلت نفسها فرعا من الأميرالية البريطانية ولما أن سقطت فرنسا فى صيف سنة ١٩٤٠ وكان على الشركة أن تسلم أوراقها ودولابها للبلاد صاحب السيادة عليها وهو مصر ارتكبت هذه الشركة المنحلة خيانة فظيمة بتسليم نفسها للأميرالية البريطانية ، وهى معترفة بهذه الخيانة فى بيان ألقاه رئيس مجلس إدارتها فى اجتماع الجمعية العمومية لمساهمي الشركة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ إذ قال :

«حياد قناة السويس منصوص عليه فى عقد تأسيس شركة القناة . ولكن طبقا لمعاهدة سنة ١٩٣٦ ، بين مصر وأنجلترا انيط بالجيش البريطانى بالاشتراك مع القوات المصرية أمر الدفاع عن حرية المرور وسلامة الملاحة فى القناة ، على شركتكم إذن أن تشترك فى هذا الصراع العالمى ، وتتحمل بغض الأحداث التى أصابت مصر وأنجلترا وفرنسا ، وإن تساهم فى الجهود التى بذلتها الدول المتحالفة ضد العدو المشترك » .

ثم قال أيضا :

« في الثلاث سنوات التي تقدم عنها الحساب (من ١٩٤٠ — ١٩٤٢) كانت فرنسا محتلة بقوات المحور ، فحرص مجلسكم وحرصت إدارة الشركة العامة على الاتصال المستمر بمصر والدفاع ضد العدو عن موجودات الشركة في فرنسا وصيانة استقلال إدارتنا في مصر ضد العدو ، وتمكين هذه الإدارة من تقديم خدماتها لقضية الحلفاء » .

وفي نهاية سنة ١٩٤٠ ، اتخذ قرار بإرسال جزء من متعلقات الشركة إلى الجزائر وأخطر من ذلك اعتراف الشركة بتسليم نفسها للحكومة البريطانية إذ قال شارل روفى تقريره المتقدم :

« اتخذ مجلسكم في مستهل سنة ١٩٤١ قرارا من شأنه تخويل أعضاء مجلس الإدارة البريطانيين الذين تتألف منهم لجنة لندن الاستشارية السلطات التي يحلون بها محل مجلس إدارة الشركة طوال احتلال باريس . وقبل الأعضاء الأنجليز هذا التفويض في مستهل سنة ١٩٤٢ بمعنى أن إدارتنا في مصر كانت تتلقى تعليماتها مباشرة من اللجنة الاستشارية التي تعقد اجتماعات دورية في لندن » .

والكلام المتقدم معناه أن الشركة وهي شخص من أشخاص القانون المصري قد خرجت على القانون وبدلا من أن تفرض حكومة مصر في أمر القناة بما لها من سيادة عليها فوضت حكومة إنجلترا عدو مصر وأعطت لأعضاء مجلس الإدارة الأنجليز جميع السلطات .

وجاء في التقرير أيضاً :

قدمت الشركة خدمات فعالة لقضية الحلفاء فوضعت تحت تصرف الجيش البريطاني والبحرية البريطانية عدداً كبيراً من منشآتها ومكاتبها الادارية واقترضتها لأجهزتها اللازمة لإدارة القناة وسلمت للاميراليه البريطانية ورشها الكائنة ببور فؤاد واشتغلت هذه الورش ليل نهار طوال خمس سنوات لحساب الاميراليه البريطانية .

« واستمر هذا المجهود الحربي خمس سنوات فأصاب الشركة وموظفيها بأضرار مدوسة ونحن نشعر أننا نعبر عن عواطفكم إذ نحبي ضحايانا من عمالنا وموظفيها الذين خدموا قضية الحلفاء متطوعين في الجيش البريطاني والبحرية البريطانية وقد بلغ عدد الأسرى من ستة وعشرين وعدد الجرحى تسعة وعشرين ومات خمسة من رجالنا في مصر وأربعة من مديرينا في باريس تحت راية الحلفاء » .

ونحن نتساءل هل كان ذلك لحساب مصر أو تنفيذاً لتعليمات صدرت من الحكومة المصرية ؟

وكيف يمكن أن يقال بعدئذ إن القناة في القانون الدولي العام وبمقتضى معاهدة سنة ١٨٨٨ منطقة حياد وأن الملاحة فيها حرة للجميع في الحرب والسلم على السواء من غير تمييز ولا استثناء ؟

إن هذه الشركة الخارجة على القانون ، قد أنكرت كماداتها وجود الحكومة المصرية وحولت القناة إلى خط قتال وهذا أمر تترتب عليه نتائج

خطيرة بالنسبة لموقف مصر في الحرب وبالنسبة لمسئوليتها الدولية وإني
لأتساءل ماذا يكون موقف شركة قناة السويس لو أن مصر قد وقفت في
المعسكر الآخر أو قامت حالة من العداء المسلح بينها وبين بريطانيا ؟ !
كيف تستطيع مصر أن تطعن إلى أن هذه الشركة المارقة لن تطعنها
من الخلف ، وقد حدث أن طعننها فعلا حينما اشتعلت معركة القناة بعد إلغاء
المعاهدة في ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ؟ ! .

أفلا يدل تصرف الشركة أثناء الحرب العالمية الثانية على أنها جعلت
من نفسها سلطة فوق سلطة الحكومة المصرية بل أهملت الحكومة المصرية
وأنكرت وجودها وتجاهلت اختصاصاتها حتى لا تسكف نفسها مشقة
تغطية تصرفها ولو من حيث الشكل بقرارات تصدر من الحكومة المصرية
صاحبة الشأن دون سواها .

هل بعد تلك الفوضى والجرائم المتصلة كان متصورا أن تسكت حكومة
الثورة على هذا الاستعمار الزاحف في قناة السويس ؟ ! .
لقد عادت للقانون سيادته وللبلاذ كرامتها ، وانتهت القرصنة في قناة
السويس ، وصار من المؤكد والمقطوع به أن تحترم حرية المرور ، في جميع
الأوقات وبالنسبة لجميع السفن بلا تمييز ولا استثناء منذ أن اتخذ الرئيس
المعظم جمال عبد الناصر خطوته التاريخية وقضى بحرية قلم على الاستعمار
بتأميم الشركة البائدة في مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ .

الفصل العاشر

علاقة الشركة بالحكومة المصرية^(١)

حينما وصفنا شركة قناة السويس بأنها شركة استثمارية ، بل هي أخطر شركات الاستثمار ، لم نعدو الحقيقة في شيء ، ولعل فيما تقدم من البيان ما يقطع بصدق هذا القول . وإنه لما يثير الحسرة ، ويبعث على شديد الأسف ، أن تظل هذه المؤسسة ، التي نيطت بها إدارة أكثر المرافق المصرية صلة بسيادة الدولة على أراضيها ومياهها ، بل وبكيانها ، بمنأى عن رقابة الدولة ، التي خولها إياها القانون العام .

نرانا مضطرين ، في بحث هذه المسألة ، لمرض الحالة الواقعية الراهنة ، مبينين صلة الشركة بالاستثمار ، وإلى أى مدى تهيمن حكومة إنجلترا بالذات على هذه الشركة ، ولحساب من تشتغل الشركة في الحرب والسلام لنصل إلى معرفة نصيب الدولة المصرية من الأشراف والرقابة على هذه الشركة ، ثم نبحث ما إذا كانت هذه الحالة شاذة ، غاية الشذوذ . أم أن لها نظائر ، ونبين حكم القانون . وبعدئذ يستطيع أى رجل ، متوسط التفكير والادراك ،

(١) قلا عن الجزء الرابع من كتابنا « قناة السويس » .

أو عميق الفهم، أن يلمس الحل الذي لا يوجد غيره حل آخر، لهذه المشكلة «
ألا وهو تصفية الشركة والاعهاز عليها، ولن يقول بغير هذا إلا من كان
بقلبه مريض، من خيانة لوطنه، أو كفر بالله، وإنكار للمدالة.

مائة عام، على وجه التحديد، سلختها شركة قناة السويس، من عمر
مصر، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤، تاريخ أول فرماتات الالتزام، بل
سلخت تلك الأعوام المائة من عمر الشرق، وفوت علينا فرسا لا تعوض،
وبقينا نتمتع في مشكلاتنا السياسية حتى اليوم.

هذا هو منطق الجواث، فالشركة قد ولدت، يوم أن اشتد ساعد
أوروبا، إثر النهضة الصناعية، وآلت على نفسها أن تستعمر الشرق بأسره،
وراحت تجرب ألوان الحيل والوسائل والفتن والمؤامرات.

وبمجرد منح امتياز قناة السويس، بدأت حملة الديون الأجنبية، التي
كانت طلائع الغزو، وكان دي لسبس أول رجل، عقد لحمد سعيد أول
القروض، وحصل على سمسرتة، وفتح الباب على مصراعيه، فلم تفتح
القناة إلا وقد تحقق خراب مصر المالي، وكانت شركة قناة السويس،
وعصابات الانتهازيين والمغامرين، الذين وفدوا معها إلى مصر، هي الصواعق
التي أطاحت بنهضة مصر، ودمرتها تدميرا، وكان دي لسبس سفديكا على
مصر، حينما عين رئيسا للجنة التحقيق الأوروبية وقد فصلنا كل هذه
ظلمة، في الجزء الأول من كتابنا المطول.

وسارت عجلة الزمان بترقيتها المنطقي، إذ ارتكب دي لسبس

للحياة العظمى ، يوم أن فتح القناة للإنجليز ، ليحتلوا منها مصر في سنة ١٨٨٢ ، ومنذ ذلك التاريخ ، تعتبر شركة قناة السويس ، قطب الرحى في جهاز احتلال الإنجليز لمصر .

وفي ظل الاحتلال أخذت الشركة من مصر ، كل ما طاب لجشعها ونهمها وغلوها أن تحصل عليه ، في عقود أبرمت بأمر الدولة المحتلة ، وقد تكلمنا عنها .

ولما امتلأت الجيوب بالتبر الحرام ، طاب لحكومة إنجلترا ، أن تطيل حياة هذه الشركة ، وتأخذ الوثائق مبكراً ، فكانت مؤامرة سنة ١٩١٠ ، يومصرع بطرس غالى ، بيد أول الفدائيين في تاريخ الحركة الوطنية ، إبراهيم غاصف الوردانى .

خابت إنجلترا ، وخابت معها شركتها الاستعمارية ، ولكن جاءت الحرب العالمية الأولى ، فكانت الشركة جزءاً لا يتجزأ من عجلة بريطانيا الحربية ، وكانت تلك الصورة غير المألوفة في حياة الشركات ، أكثر وضوحاً في أثناء الحرب العالمية الثانية .

أين رقابة البلد صاحب القناة ، على ذلك الجهاز الاستعماري ، المقدر ١٩ مندوب لدى الشركة ، كانت تحاربه الشركة ، غير مسموح له بأن يعرف شيئاً ، وخمسة من الباشوات السابقتين ، يقبض كل واحد منهم بضعة آلاف من الجنيهات في السنة ، مقابل الجلوس في مجلس الإدارة ، لنز الرماح في العيون ، واثنان أو ثلاثة من الكتبة ، يتألف منهم إدارة تابعة لوزارة التجارة ، وكفى الله المؤمنين شر القتال .

والأتاوة ، وما أدراك ما الأتاوة ، كيف تحتسب ، وعلى أى أساس ،
محدد ، والضرائب ، وماذا تأخذ ، والمحاسبة بوجه عام ، أين كل هذا ؟!
لقد تخلصت مصر من الملكية والإقطاع والظلام جملة . وبهذه الآن ،
أن تعرف الحقائق ، لأنها تعيش فى النهار ! ! .

ومتى تبين أن الفوضى قد استشرت ، والحقوق قد ضيعت ، وجب علينا
أن نبحث عن أمثل الحلول ، هل تؤمم شركة قناة السويس أونصفها ؟؟
وأيا كان الحل الذى تنتهى إليه . فحذار حذار ، مما يبيت الآن ، من
التفكير فى إدارة القناة مستقبلا بمعرفة شركة أخرى ، أو لجنة دولية ،
كـلجنة الدانوب ، وسنفضح هذه المؤامرة ، ونكشف عنها هنا بالأدلة
والبراهين .

وإلى أن تزول شركة قناة السويس ، يجب أن تحدد العلاقة بين الشركة
والحكومة ، وتصفى المسائل المعلقة ، فالوقت قصير ، ونحن نخشى المفاجآت .

الشركة والاستعمار

عاصر مولد الشركة ، أخطر مرحلة من مراحل زحف الغرب على
الشرق ، طلبا للمواد الخام والأسواق ، وتنفيذا للسياسة الأوروبية ، التى
وضعت فى مؤتمر باريس فى سنة ١٨٥٦ ، وفى مؤتمر برلين فى سنة ١٨٧٨ .
ركان ديسلېس ، وهو دبلوماسى فرنسى ، وابست له مؤهلات أخرى ،
يعنى نفسه بتحقيق أحلام الامبراطور نابليون الأول ، وإنشاء منطقة نفوذ

فرنسية ، بامتداد القناة ، وجعلها نقطة ارتكاز ، تزحف منها فرنسا على آسيا وأفريقيا ، بشكل مروحة ، فتصل إلى الشرق الأقصى ، وتسد الطريق على منافسيها في الاستعمار ، وتتصل منها بشمال أفريقيا ، وكانت فرنسا تحتل الجزائر منذ سنة ١٨٣٠ ، وكانت مصممة على احتلال تونس ومراكش ، ومن ثم تهيم على جبل طارق ، ويأتي وقت تفزو أسبانيا ، وتنشئ نفقا في جبل طارق ، فتتصل أملاك فرنسا ، وتصبح أكبر وأغنى دولة في العالم . إلا أن هذا الحلم الاستعماري ، قد بددته دسائس إنجلترا ، وحرب سنة ١٨٧٠ ، التي عصفت بعرش نابليون الثالث ، وجعلت فرنسا تركع تحت أقدام الجيش البروسي .

ومنذ ذلك التاريخ قنعت فرنسا بأن تسير في ركاب إنجلترا ، وظهرت آثار ذلك في مصر أولا ، حيث فرضت الرقابة الإنجليزية الفرنسية على المالية المصرية في شكل لجنة مراقبة ثنائية ، والرقابة على الحكومة المصرية في شكل وزارة أوروبية برئاسة نوبار وعضوية وزيرين أجنيين أحدهما إنجليزي والآخر فرنسي ، ولجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دى لسبس ، وهذا الأخير تزعم المصنابة الاستعمارية . وأشرف على نشاط قناصل الدول المتآمرة .

حياة دى لسبس .

لمصر في سنة ١٨٨٢ والتكين للاحتلال

وسوف لانتسى قط الدور الحسيس الذي لعبه فرديناند دى لسبس ضد مصر في سنة ١٨٨٢ . وقد تناولناه في الجزء الثاني من الكتاب ، وثرانا مضطرين للاشارة إليه بأحرف بارزة . ذلك لأن الشعب المصري طيب القلب ، وقد جيل على نسيان إساءة من أساءوا إليه ، ومصادقة أعدائه ، والحاquدين عليه .

قلنا ، ونقول مرة أخرى ، إن دى لسبس قد خدع المغفور له أحمد عرابي ، وغرر به ، ومنعه من ردم قناة السويس ، قائلا : « لا تردموا قناتي » ! !

ودى لسبس ، هو الذي صرف عرابي ، عن تحصين القناة ، وإقامة استحكاماته في الجهة الشرقية ، وأقسم بشرفه أن القناة منطقة حياد، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية وأنه يضمن عدم نزول الانجليز من ناحية القناة ، وكان دى لسبس ، وهو يعطى تلك التعهدات ، يعلم في قوادة نفسه ، أنه كاذب ومخادع ، والمؤلم أن عرابي قد صدقه ، على الرغم من تحذير مستشاريه ، وفي شهر أغسطس سنة ١٨٨٢ ، غزا الانجليز مصر : من ناحية قناة السويس . وحصلوا على معونة دى لسبس ، ووضعت شركة قناة السويس أدواتها وإدارتها ومكاتبها ، تحت تصرفهم ، فوقعت المأساة ، التي نعانى مرارتها حتى كتابة هذه السطور .

وكما تذكرنا هذه الخيانة ، شخصت أمامنا شركة قناة السويس ،
كشبح مخيف يرمز لاحتلال إنجلترا مصر ، ولسيطرة الغرب على الشرق ،
وسنظل نذكر هذا دائماً ، حتى بعد أن تصفى شركة قناة السويس ، وعلى
كل مصرى أن يلقي الحقيقة لأبنائه ، وليعلموا جميعاً أن الاحتلال البريطانى ،
الذى أقام لدى لسبس تمثالا فى مدخل القناة ، إنما دفع له ثمن الخيانة والغدر
والاجرام .

ونحن لأنعمت دى لسبس لذاته ، ولكننا نعتق فعله الدنى ، ودى لسبس
هو مؤسس شركة قناة السويس ، والسياسة التى وضعاها هى التى سارت عليها
تلك الشركة منذ ذلك التاريخ حتى الآن . ولا نستطيع أن نفرق بين
القاعدة البريطانية فى قايد ، وإدارات شركة قناة السويس ، فقد امتزج
هذان الصرحان ، وهما جأمان فوق قلب الوطن المهدى .

إشراف الحكومة البريطانية

على شركة القناة

بيننا ، كيف يادر الانجليز ، إثر الاحتلال مباشرة ، بوضع أيديهم على
شركة قناة السويس ، وكيف سهل لهم دى لسبس ، تلك المهمة ، ونشرنا
النص الكامل لاتفاق ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ ، الذى تأسس بموجبه مكتب
بالشركة بلندن ، وهو المكتب المؤلف من الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة
الشركة ، والذى يقوم بالإدارة الفعلية لشركة قناة السويس ، وحكومة

إنجلترا هي التي كانت تتحكم في الحركة الملاحية في القناة ، كما أنها كانت صاحبة القول الفصل ، في رسوم المرور ، فلا تغير الشركة فيها أو تبدل أو تتخذ أى قرار في موضوع لوائح الملاحة إلا طبقا لمشيئة الحكومة البريطانية ، وعلى ضوء ما عليه مصالح أصحاب شركات الملاحة الانجليزية . تحتل شركة قناة السويس المكان الأول من اهتمام وزارة الخارجية البريطانية ، ووزارة التجارة البريطانية ، وعدا ذلك توجد اللجنة الاستشارية بلندن ، وكل هذا يضيق على شركة القناة ، لونا بريطانيا استعمارية ، وتحاول إنجلترا ما استطاعت أن تستر نفوذها في شركة قناة السويس ، لكي تأمن المتاعب من جانب الدول المنافسة لها .

ويوجد ما لا حصر له من الوثائق والمكاتبات الرسمية التي تكشف عن سيطرة إنجلترا على شركة قناة السويس ، على نحو ما أسلفنا ، في أكثر من موضع .

وإليك بعض الأمثال التي نشرها آرنولد ولسون :

١ — كتاب لورد نورثكوت ، في ١٥ مايو سنة ١٩٠٦ (ولسون صفحة ١١٢) .

٢ — تقرير الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، إلى وزير خارجية إنجلترا ، سير إدوارد جراي ، في ٣١ أغسطس سنة ١٩٠٦ ، وقد استهله بقولهم « تنفذا لتعليماتكم الصادرة إلينا في برقيتكم المؤرخة في ١٣ الجاري بتشرف بإبداء ملاحظتنا ، كالآتي ... الخ » .

لو لم تكن الشركة بريطانية استعمارية ؛ فما دخل وزير خارجية إنجلترا ، في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وبأى حق أعطى تلك التعليمات الأعضاء الإنجليز ، في مجلس الإدارة ، وردوا عليها رسميا ؟ !

وقد تناول التقرير مسائل ، على جانب كبير من الأهمية ، فهو يبدأ بالكلام عن رسوم المرور ، وشكوى الملاحين من أنها مرتفعة ، ويفند هذا الادعاء ، ثم يعرض على وزير خارجية إنجلترا تفاصيل أرباح الشركة وحصة المساهمين ، ويتكلم بعد ذلك عن السفن التي تجتاز القناة ، ويرى أن تبقى الرسوم عالية ، حتى لا يستفيد من تخفيضها منافسو بريطانيا ، البحريون ، ويهمننا أن ننقل بالحرف الواحد ، هذه الفقرة من التقرير ، لأنها تبين إلى أى مدى أصبحت شركة قناة السويس ، عجلة من عجلات وزارة الخارجية البريطانية ، وتكشف عن مراهمة تلك الوزارة ، بدقائق أعمال شركة القناة .

« That the inter-Empire trade would be beneficially affected is, no doubt, a very valid reason for both the Home and colonial Governments to press for further reductions, but these would obviously have a precisely opposite effect upon the foreign rivals of our maritime commerce through the canal, and it would be futile to urge this argument upon our continental colleagues.

وقال الأعضاء الإنجليز في تقريرهم إن إيراد الشركة لن يرتفع بانخفاض الرسوم ، فسوف لا يترتب على ذلك زيادة حركة المرور في القناة ، وإن لبريطانيا مصلحة مالية ، في ارتفاع دخل الشركة ! !

٣ — كتاب وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة التجارة البريطانية،
في ١٢ سبتمبر سنة ١٩٠٦ ، ردا على كتاب أرسلته هذه الأخيرة إلى وزارة
الخارجية المذكورة في ٦ يوليو ، وقد أرفق بكتاب وزارة التجارة ، برقية
للأعضاء الأنجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ردا على طلب حاكم
عام استراليا ، لورد نورثكوت ، أن تعمل الحكومة البريطانية ، على خفض
رسوم الملاحة في شركة قناة السويس ، وقد أرسلت صورة من نفس البرقية
إلى الخزانة البريطانية . أفلا نعرف من هذا كم من الإدارات الاستعمارية
البريطانية تتدخل مباشرة في أخص أعمال شركة قناة السويس ؟ !

٤ — كتاب الخزانة البريطانية ، إلى وزارة خارجية إنجلترا ، في الموضوع
المتقدم ، في أول أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٥ — كتاب من وزارة التجارة البريطانية إلى وزارة الخارجية البريطانية
في موضوع اقتراح تخفيض رسوم المرور في قناة السويس في ١٧ أكتوبر
سنة ١٩٠٦ .

٦ — رد وزارة خارجية إنجلترا على وزارة التجارة البريطانية في ١٨
أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وكتاب وزارة خارجية إنجلترا ، إلى حاكم استراليا ،
في الموضوع نفسه ، في ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وهذا بطبيعة الحال ،
قليل من كثير ، من الأوراق الدالة ، على كامل إشراف وزارة خارجية
إنجلترا ، على شركة قناة السويس .

وتشبت إنجلترا بسيطرتها على شركة قناة السويس ، نتيجة حتمية لسياستها البحرية ، التي جعلت قناة السويس حجر الزاوية في حياتها السياسية .

في أيام عصبة الأمم ، وعلى وجه التحديد ، في سنة ١٩٢٤ ، أثار البعض ، اقتراحا عجيباً ، هو أن تجلو القوات البريطانية عن قناة السويس ، وتحل محلها قوات تابعة لعصبة الأمم ، وتوضع القناة تحت إشراف العصبة ، فأعلن رئيس حزب العمال البريطاني ، رمزي ماكدونالد ، وقتئذ ، رفضه لهذا الاقتراح ، وقال :

« لقد استبعدت مسألة قناة السويس ، لأن سلامتها مسألة حيوية تعيننا ، في الحرب والسلام على السواء وستظل سلامة مواصلات الامبراطورية البريطانية في مصر مصلحة بريطانية حيوية ، ومما لا شك فيه أن القناة ستظل مفتوحة في الحرب والسلام لضمان حرية المرحلة البريطانية ، وهذا هو الأساس الذي تركز عايه الاستراتيجية البريطانية بأسرها . ولن تستطيع حكومة بريطانية أيا كانت ، أن تتخلى ؛ ولو لحليف لها عن مصلحتها في الاحتفاظ بهذا الخط من خطوط مواصلاتنا » .

بهذه الكلمات ، عبر ماكدونالد صراحة عن سياسة بريطانيا الاستعمارية ، ولم تتغير هذه النظرية حتى الآن ، فبريطانيا تعتبر قناة السويس طريق حياة أو موت بالنسبة لها ، وحسبنا أن نقرأ أرقام الحركة الملاحية في القناة ؛ لنعرف من عناد الانجليز وتشبثهم بها ؛ ولا صحة البتة لما تدعيه إنجلترا من غيرة على مصالح ما تسميه بالعالم الحر ؛ ولكن القاعدة

العسكرية ؛ لاتهم إنجلترا ؛ بقدر ماينهمها الإشراف على الدولار الذى يدير الحركة الملاحية فى القناة بل نمتقد أنها لاتنفق على القاعدة إلا لتكفل لنفسها الإشراف الدائم على ذلك الدولار ؛ ولاتعد مصلحة إنجلترا كأ كبر مساهم فى شركة قناة السويس ؛ شيئاً يذكر ؛ بجانب المصالح التى تجنيها من تسلطها على شركة القناة ؛ وإدارتها المباشرة للحركة الملاحية فى القناة ومن وجهة نظرها هى :

بفضل هذه السيطرة تستعمر إنجلترا المساحات الواسعة التى تستغلها فى امبراطوريتها الأفريقية ؛ وبفضل هذه السيطرة تهيمن على الحميات اليمنية ؛ وتغترف بترول الشرق الأوسط ؛ وبفضل هذه السيطرة تنهب طيبات الشرق وتبيع مصنوعات فى أسواقه ؛ بل إن طمام الشعب البريطانى ؛ ليمر من قناة السويس ؛ ولا تريد إنجلترا بأية حال أن تترك لمصر أولغيرها إدارة حركة الملاحة فى قناة السويس ؛ حتى لاتترك سفنها تحت رحمة دولة أخرى .

ولذلك ؛ كانت الخطوة الأولى التى خطتها بعد الاحتلال ؛ تحوير إدارة شركة قناة السويس ؛ بالاتفاقات التى عقدتها ؛ مع الشركة ؛ وبعدئذ سمعت إلى تثبيت أركان الشركة ، وتوطيد دعائمها فى مصر ؛ بالمقود التى أبرمتها الشركة فى ظل الاحتلال ؛ والتى تناولناها ، فى الباب الأول ، على التفصيل ، وذهبت إنجلترا فى سنة ١٩١٠ ، إلى حد محاولة مد أجل امتياز شركة قناة السويس .

وقد تجلى نفوذ إنجلترا فى الشركة ، فى أثناء الحربين العالميتين الأولى والثانية وهذه السياسة الاستعمارية ، كفت يد الحكومة المصرية عن التدخل

في شئون شركة قناة السويس ، على أي نحو كان ، فظلت الشركة دائماً
ممتانة عن هذه الرقابة .

والنتيجة :

إن استثمار الغرب للشرق هو الذي عطل رقابة الحكومة المصرية
وإشرافها على شركة قناة السويس ، وهذه أضفت على منطقة نشاطها وعلى
إدارتها وأعمالها كل مظاهر الاستثمار ، وكل ما يوحى بأن البلد ، صاحب
القناة لا شأن له بالقناة .

يقول « سكوتفيلد » Hugh I. Schonfield في مؤلفه :
The Suez Canal in World Affairs (١) :

« احتفظت بريطانيا ، على مر تاريخ القناة بمركزها كأكبر منتفع
بهذا الطريق المائي ، وبذلك حققت ما كان يبشر به دي لسبس في إنجلترا ،
وقت دفاعه عن قضيته . ولكن بينما تحتل إنجلترا المكان الأول ، في سهولة
ويسر ، تبعها بلاد أخرى ، ظهرت أعلامها في القناة ، منذ الحرب العالمية
الثانية ويجب أن نضيف إلى القائمة بلاداً أخرى ، ومن بينها
اليابان وإسرائيل » ١ ١

ويقول هذا الكاتب ، في الصحيفة ٧٨ ، من المرجع المشار إليه :
« في أول الأمر ، لم يشعر المصريون قط ، بأن القناة قناتهم ، على أي

نحو كان ، على الرغم من أنهم ساهموا في إنشائها بالمال والرجال .

In the earlier period the Egyptian People never felt the canal their own, though they had contributed to its construction in money and labour.

هذه سبة شنيعة ، وزيد أن نسأل . لمن القناة ، ولحساب من ، تدار هذه القناة ؟ ! .

شارل رو يجيب على السؤال

كلما اجتمعت الجمعية العمومية للمساهمين ، في باريس ، في يونيو من كل سنة ، يستهل رئيس مجلس إدارة الشركة الاجتماع ببيان ، يعرض فيه سياسة الشركة العامة ، وتستوقفنا في هذا البيان السنوى عبارات تقليدية ، تحرص الشركة على ترديدها ، لكي تقحم الجماعة الدولية ، في موضوع القناة ، في حاضرها ومستقبلها ، وكأن القناة ليست قناة مصر ، وكأنها ملك لتلك الدول الاستعمارية ، والشركة بهذه المخالفة ، تحاول أن تستمدى الجماعة الدولية على مصر ، وتستخدمها في الضغط عليها ، في الوقت المناسب . ويكفى ، على سبيل المثال ، أن نقبس بعض عبارات ، من آخر خطابين من خطب رئيس الشركة ، في الجمعية العمومية للمساهمين :

في الاجتماع التاسع والتسعين ، في ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، قال شارل رو ما ترجمته :

« تسكفل شركتكم خدمة عامة دولية على أكبر جانب من الأهمية .. الخ »

voire compagnie assurant un service public international d'importance primordiale, eile doit à ses usagers... etc.

ما معنى هذا ؟ ! .

معناه أن القناة مرفق دولي فيما يراه شارل رو ، وأن شركته مسئولة أمام المنتفعين بالقناة ، وليس ثمة عدوان على مصر أقبح من هذا ، ولو أن الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة لدى الشركة ؛ كانوا مدركين لمعنى هذا الكلام ، ولما يرمى إليه شارل رو ، فمن ورائه ، لوجب عليهم الانسحاب من اجتماع الجمعية ، وإثارة ضجة كبيرة ، بل لكان حل الشركة وطردها ، هو الرد الوحيد ، على تلك المناورات الفاجرة ! ! .

واسترسل شارل رو ، في بيانه ثم قال ، إنه يريد أن يلقى ضوءا ، على أهم أركان السياسة التي تتبعها الشركة دواما ، وأهم هذه الأركان بتعبيره هو : « إرضاء عملائها إلى أبعد الحدود ، وهؤلاء العملاء هم الذين تتألف منهم بحرية العالم كله ، بأن تكفل لهم مرورا مأمونا ، ومريعا ، وقليل الكلفة . » وقال إن الشركة تنال الجزاء عن ذلك ، ثقة هؤلاء ، وهي القوة الكبرى التي تعتمد عليها .

la meilleure de force dont elle dispose.

هذا كلام له عند المستعمرين مغزاه . وبعد تلك العبارات الخبيثة ،

عرج على مصر ، فقال :

« وثمة مبدأ آخر ، من المبادئ التي تقوم عليها سياسة شركتكم

التقليدية ، هو أن تفيد مصر ، وتسدى إليها خدمة . إنها مفيدة لمصر .
بطبيعة الحال ، وفي مجرد وجود الشركة ، واشتغالها فائدة لمصر ،
فهي بوجودها وعملها ، تحمل عن مصر عبثاً ، يعتبر من الناحية الفنية ،
من الدقة بمكان ، وقد كان وسيظل أصحاب المصلحة فيه ، طرف ثالث ،
هم المنتفعون بالقناة . ولقد سمعتموني من قبل ، أنبهكم إلى هذه
النقطة ، التي تملخص في الفائدة التي تجنيها مصر ، إذ تحمل شركتكم
مسئوليات فنية وغيرها ، متصلة بالمرور الدائم للسفن في طريق بحري
يصل بين القارات . ومفيدة لمصر ، إذ عمدت شركتكم الخ . . . »

يريد هذا الشعب المستعمر أن يقول ، إن إدارة القناة ، في خدمة الملاحة
العالية فريضة على مصر ، ولما كانت عاجزة فنياً وغير ذلك عن حمل هذا
الواجب وأداء هذا الالتزام ، فالشركة قد أسدت إليها خدمة ، وحملتها عنها
بل إن مجرد وجود الشركة خدمة لمصر ، ثم انتقل لسكلامه الفارغ عن تعمير
الصحراء ، وإيجاد حياة في شرق الدلتا ، ولا يمكن أن تصفم مصر علناً ،
وعلى ملأ العالم بأكثر من هذا الكلام . والمقصود من هذه الصفحات أن تلقى
الشركة في روع الدول أن مصر عاجزة وأن القناة قناة الدول الملاحية ،
وليست قناة مصر ، ولولا الشركة ما جرت القناة ، وأن الشركة فوق ذلك
متفضلة على مصر إذ خلقت لها مدناً في الصحراء .

وبهذا الأسلوب الاستعماري ، يحاول شارل زو أن يقظم على مصر

خط الرجعة ، ويحول دون مطالبتها برد القناة إليها ، ويوهم بأن أبلوله
التناة لها خطر على الملاحة ، وأن في وجود الشركة نعمة لمصر ، لا تريد
أن تعترف بها .

ويقال هذا الكلام في الجمعية العمومية للمساهمين ، ويصفق له
الحاضرون بما فيهم الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة المصرية ، لدى
الشركة ، ولم نقم بمجرد الاحتجاج ، وهو أضعف الإيمان ! .

ولا يقف هذا المستعمر عند ذلك الحد من الاهانة ، بل يستطرد ،
ليسجل على مصر أنها راضية بكلامه هذا كل الرضا ، ويقول إنه إزاء تلك
الخدمات التي تسديها الشركة لمصر ، كانت العلاقات دائماً ودية بين الشركة
والحكومة المصرية ؛ وأن هذا تقليد ، يرجع إلى ما قبل افتتاح القناة ، وقد
تأصل على مدى العصور ، ولم يتغير بتغير الحكومات . وأنه وجد المثل
لذلك مرة أخرى : إذ هبط على مصر ، في ظل العهد الجديد ، ومعه بعض
أعوانه . السكرتير العام ، واثنان من أعضاء اللجنة الإدارية ، فنالوا حسن
القبول ! ! ! .

إن مصر بطبيعتها ، بلد مؤدب ومضياف ، ولكن ليس معنى ذلك ،
أنه ينفذ الطرف عن حقوقه ، أو يسكت على الاهانة . فما هو الدليل
الذي يطلبه منا « شارل رو » برهانا على استنكار سياجته ؟ ! .

أريد منا أن نصفقه على ققاء ، أو نلقى به في مياه القناة ، ليكون ذلك
إعلاناً عن عدم الرضا ، على سياسة شركته الاستعمارية ؟ ! .

إن كان الاستنكار لا يتم إلا بهذه الطريقة في منطقة هو ، فلن نفعل من هذا شيئا ، لأننا شعب مؤدب ومضيف ، ولكن آداب اللياقة ليست دليلا على الرضا ، أو الاعتراف بتلك الحالة الشاذة .

ولم يكتف بهذا ، بل راح يمن على مصر ، ويقول إن الشركة لا تقضم نفسها في سير الحوادث الدولية ، مشيرا بذلك إلى الصراع القائم بين مصر وبريطانيا ، وإن الشركة تقف متفرجة ، ولا يعنينا إلا أن تكفل استمرار الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض والأحمر .

وندد شارل رو في نهاية خطابه بحوادث القناة في سنة ١٩٥٢ ، مثنيا على موقف الشركة وموظفيها ذلك الموقف الذي نذكر أنه كان تحديا ظاهرا لمصر ؛ وسنعود لمناقشته في فصل آخر : وقال إنه إذا ما تكررت هذه الحوادث ، فإن الشركة ، ستقف نفس الموقف ! ! .

أنقرأ كل هذا ، ولا نقول إنها شركة استعمارية ؛ تعمل لحساب بريطانيا أولا ، والعصاة الاستعمارية ثانيا ، وتتحدى مصر جهازا وعلانية ؟ ! .

إني أترك لكل مواطن ، أن يفكر في مصير وطنه ، مع استمرار هذه الشركة ، جائة فوق قلب مصر ^(١) ! ! .

* * *

(١) يراجع خطاب شارل رو ، في نشرة الشركة رقم ٢٢٨٦ بتاريخ ١٥ يونيوسنة ١٩٥٣

خطاب أول يونيو سنة ١٩٥٤

في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، السادس والتسعين ، في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، كان « شارل رو » أشد غلوا ، وفجورا ، منه في الأعوام التي خلت ، وإليك بعض الملاحظات . في بيان ذلك اللون الاستعماري الفاقم ١ .

١ — استهل شارل رو ؛ بيانه بعباراته التقليدية ، التي أضحت ثقيلة ومملة لكثرة التكرار ، فقال إن الشركة تلعب الدور الخطير في الاقتصاد العالمي *le rôle primordial dans l'économie mondiale* ، وأثنى على الأفاق فرديناند دي لسبس ، وبعد نظره وعبقريته *le clairvoyance* géniale de notre fondateur ، وهو بذلك يريد أن يبعث الإستعمار من مرقده ، ويرجع عقارب الساعة إلى الوراء . ففي الفقرة التالية ، يشير إلى فرمان نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وأنه ثمرة عمل « الفرنسي العظيم » ، « وخديو مصر العظيم » ، والفرنسي العظيم الذي يعنيه هو دي لسبس ، وخديو مصر العظيم هو السفية الممتوه محمد سعيد ، وهكذا يتحدانا شارل رو ، بتمجيد هذه الأسماء لأنه يريد أن يردنا إلى نوفمبر سنة ١٨٥٤ ١١ .

٢ — ومرة أخرى ، يكابر المستعمر شارل رو ، ويتجاهل أن القناة قناة مصر ، وأنها مرفق مصري يمت ، فيغالط ، ويقول إنها مرفق دولي عام وإن الشركة تحمل مسئولية دولية ، وهذا كلام خطير ، يضر بقضيتنا

أبلى الضرر، ولا يوجد في القانون شيء اسمه مرافق دولية عامة ، ولا يعترف القانون الدولي العام بشركات تحمل مسئوليات دولية ، فالدول وحدها هي أعضاء القانون الدولي العام . وإليك عبارة رو بتنصها .

«un devoir envers le service Public international q-ue,elle assume.....»

.. à bien remplir son devoir international

إن المستعمر اللئيم لا يلقى القول جزافا ، فهو يضم في جوفه معان كثيرة ، ويزيد أن يقول إن شركة قناة السويس دولة فوق أرض القناة ، ومجرد القول إنها تحمل مسئوليات دولية ، أو تقوم بواجب دولي ، هو إضفاء صفة الدولة عليها ، فهل يوجد مصري واحد ، يطبق هذا المعنى ، وهل يجوز أن نسكت حتى نؤخذ على غرة ؟ ! ..

ويؤكد « شارل رو » عبارته بقوله إن رأسمال الشركة قد اكتسب به في مرفق دولي ، وهذا التكرار والالاحاح له منزهة :

capital investi- dans un service public international.

٣ — وحرص الثعلب الخبيث ، على الإشارة ، للنزاع القائم ، بشأن تفتيش السفن المارة بالقناة ، والتي يشتبه في تعاملها مع إسرائيل ، قائلا : لقد ذكرت الشائعات أن للشركة صلة بنزاع محلي ، في منطقة القناة ، وهو مثار خلاف دولي بشأن تطبيق معاهدة سنة ١٨٨٨ ، ينحصر في حرية المرور في القناة .

والحقيقة أن الشركة لا يعنيها أولئك ولا هؤلاء . وأكرر لكم ماقلته

في العام الماضي ، إن سياسة الشركة لا تحفل بهذا ، فهي منصرفه لأداء مهمتها العليا ، دون أن تتنازل عن شيء من اختصاصها ، أو تتدخل في أمر خارج عن اختصاصها !!

وفات شارل رو أن يفهم أن الشركة مصرية مساهمة ، وتدير لحساب الحكومة المصرية مرفقا مضريا ، وما عايناه إلا أن تنفذ الأوامر التي تصدر لها من الجهات الإدارية المصرية .

٤ - وكعادته السخيفة ، راح يتمحك في الحكومة المصرية ، ويقول إنه وصحبه زاروا مصر في الشتاء ، وقوبلوا بمقابلة طيبة ، وإن اتصاله بالجهات الحكومية لم يخل من فائدة .

وختم بيانه بالثناء على الشركة والتشبت بالصفات الدولية ، والعالمية ، وغير ذلك مما فندناه من قبل^(١) .

* * *

وبعد فظاهر الاستعمار في شركة قناة السويس ، لا يمكن حصرها . وقد بينا كيفية تكوين إدارات الشركة ، في الباب الأول ، من هذا الكتاب^(٢) ، ويجب أن نذكر أن الشركة تستخدم في جهازها الإداري والفني بين

(١) وبمناسبة إشارة شارل رو إلى زيارته الشتوية ، يهمنا أن نسجل أن الشركة كانت تحرص دائما ، على استقباله في ميناء بورسعيد ، كرئيس دولة ، فلا يمر بالجمارك وينزل في عرص البحر في رفاص ينقله إلى استراحة الشركة في بورسعيد ، وحرص الشركة على ذلك تقليد متصل بسياستها الاستعمارية .

(٢) فني الجزء الرابع من كتابنا المطول

موظفيها قناصل إنجلترا وفرنسا - وغيرها، بمدن القناة: بور سعيد والسويس والاسماعيلية ، وتضفي على نفسها ، وعلى منطقة القناة كلها ، كل مظهر يوحى بأن قناة السويس ، ليست جزءا من مصر ، وأنها شريان بدار لصالح الدول الملاحية وعلى الشركة مسئوليات دولية ، وما على مصر إلا الرضا والسكوت بهذه الحالة الواقعية !!

شرط الدفع بالذهب

منذ سنة ١٩١٩ ، وبعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها ، طرحت على بساط البحث ، مسألة الدفع بالذهب لكوپونات واستهلاك الأسهم والسندات ، فقد كانت الشركة حتى ذلك التاريخ تجرى على قاعدة الذهب ، كما كان الحال في سائر المعاملات في العالم ، ولكنها استغلت ظروف الحرب الأوروبية (١٩١٢ - ١٩١٩) وخروج كثير من البلاد ، على عدة الذهب ، بأوامر عسكرية ، وراحت تحاسب بالعملة الورقية ، فرفع لها عدد من القضايا ، من حاملي السندات ، وظلت المسألة ، مشار . دل ولجاج إلى وقت قريب . والأوراق المالية لشركة قناة السويس ، تعد راقا مالية مصرية ؛ والمرجع في كل ما يتعلق بها للقوانين المعمول بها في مصر .

وفي مصر ، كان يجري تداول العملة الأجنبية من زمن بعيد ، وقد وضع محمد علي في سنة ١٨٣٦ تعريفة للعملة الأجنبية التي رخص بتداولها

في مصر ، ومن بينها قطعة العشرين فرنكا ذهباً ، ومن هنا استعملت في لغة النقود كلمة « تعريفة » ، وقد تقرر وقتئذ أن العشرين فرنكا ذهباً ، توازي ٧٧ قرشاً ، أعني أن الفرنك الذهب يساوي ٣٨٥٧٥ ر ٣ من القروش .

ولم يتجه التفكير لمسألة سعر العملة ، في زمن ثبات العملة واستقرارها . ولكن لما اختلفت الموازين ، أصبحت هناك ثلاثة أنواع من الفرنكات ، وهي الفرنك الذهب الذي يساوي جزءاً من العشرين ، من القطعة الذهبية ، ذات العشرين فرنك ، والفرنك الذي يساوي ٣٨٥٧٥ ر ٣ قرشاً ، والفرنك الذي فرضته الأوامر العسكرية في فرنسا .

وازدادت الأمور اضطراباً ، حينما تقرر خفض الجنيه المصري ، في سنة ١٩٣١ ، كما خفض الجنيه الإنجليزي .

وقد رفعت دعاوى الدفع بالذهب ضد الشركة منذ سنة ١٩٢١ وذلك بمناسبة محاولة شركة ملاحية إسمها « هافريس بيننسولير » Peninsulaire Havraise أن تدفع للشركة رسوم المرور ، على أساس الورق ، وقضت ضدها محكمة الاستئناف المختلطة في ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ؛ بأن تدفع رسوم المرور على أساس سعر الذهب . وفي الوقت نفسه ، كانت الشركة الملاحية المذكورة قد رفعت دعوى في باريس ضد شركة قناة السويس ، وقضت فيها محكمة السين في ٧ يوليو سنة ١٩٢٢ ، ومحكمة استئناف باريس في ١٥ فبراير سنة ١٩٢٤ ، وقررت نفس المبدأ الذي قرره المحاكم المختلطة .

وفي ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة بالإسكندرية

حكما آخر ، في قضية Pelligrini ، ضد الشركة ، وألزمت الشركة أن تدفع الماعش المستحق لموظفيها وعمالها على أساس قاعدة الذهب ، أى أن الفرنك يساوى ٣٨٥٧٥ قرشا ، وليس الفرنك الورقي الفرنسى .

وكذلك اختصمت الشركة أمام القضاء المختلط بمعرفة حاملى السندات . فقضت محكمة الاستئناف المختلطة بالأسكندرية ، فى ٤ يونيو سنة ١٩٢٥ ، بالتزام الشركة ، بأن توفى السندات وتدفع الكوبونات فى مصر ، على أساس أن الفرنك يساوى ٣٨٥٧٥ ر ، ودون أن تخصم الشركة أى مبلغ لحساب الضرائب فى فرنسا ، إذ الشركة مصرية ، ومعاملاتها يجب أن تتم فى مصر لا فى فرنسا . وقالت المحكمة المختلطة فى أسباب حكمها إن الفرنك ، الذى قام فى ذهن والى مصر ، لم يكن هو الفرنك الفرنسى ، بل كان الفرنك الذهب ، المستعمل وقتئذ .

وتوقفت الشركة عن تنفيذ الحكم المشار إليه ، مدعية أنه مشوب بالغموض ، وأن هناك تناقضا بين منطقته وأسبابه ، ورفضت شركة قناة السويس ، دعوى تفسير لهذا الحكم ، فصل فيها فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢٥ . ولكن المحاكم الفرنسية ، وقد رفعت إليها بعض الدعاوى ، خالفت هذا النظر ، وقالت إن عملة السندات هى الفرنك الفرنسى ، وأن الشركة تفى بالتزاماتها ، ويكون دفعها صحيحا فى فرنسا ، وأنها تدفع الفوائد وقيمة السندات التى تستهلك على أساس سعر الفرنك . وقت الوفاء ، إذ يكون الفرنك الجارى التعامل بمقتضاه ، وقتئذ هو القاعدة . وهذا الحكم أصدرته الدائرة

المدنية لمحكمة السين ، في أول إبريل سنة ١٩٢٥ ، ومما قالت في الرد على ماثير بشأن تحصيل رسوم المرور ، على أساس قاعدة الذهب ، قولها إن الفرمان المرخص بإنشاء القناة ، قد استوجب من الشركة التسوية في المعاملة بين السفن التابعة لمختلف الدول ، ولا يمكن أن تتم هذه التسوية إلا إذا حصلت رسوم المرور على أساس قاعدة ذهبية ثابتة ، وإلا لكان هناك تفريق وتمييز .

وبعد ذلك التاريخ بخمس سنوات ، رفع بعض حاملي السندات ، دعاوى أمام المحاكم المختلطة بمصر ، طلبوا فيها أن يحصلوا على ٥٠٪. الفائدة المقررة في النظام الأساسي ، بسعر الذهب ، وقد كسب هؤلاء المساهمون دعاوى ابتدائية في ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ (الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة) ، واستئنافيا في ١٨ يونيو سنة ١٩٣١

وعلى ذلك انتهى التخطيط الذي أثاره خفض الجنيه المصري ، ورأت الشركة نفسها أمام الأمر الواقع مضطرة لدفع فوائد الأسهم والسنوات بسعر الذهب .

وفي ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، صدر في مصر المرسوم بقانون رقم ٤٥ ، بشأن العقود ذات الصيغة الدولية ، وجاء في ديباجته :

« وبما أن الحاجة تدعو ، فيا يتعلق بنظام النقد المصري ، إلى تحديد آثار شروط الدفع ذهبيا ، في العقود التي يكون الالتزام بالوفاء فيها ، ذا

صبة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنهات المصرية أو الاسترلينية ،
أو بنقد أجنبي آخر ، متداولا قانونا في مصر (الفرنك والجنهه .التركي)
رسمنا بما هو آت :

المادة الأولى : تبطل شروط الدفع ذهبا ، في العقود التي يكون
الالتزام بالوفاء فيها . ذا صبة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنهات
المصرية ، أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبي آخر ، كان متداولا قانونا في مصر
(الفرنك والجنهه .التركي) ولا يترتب عليها أى أثر .

ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات والاتفاقات
الخاصة بالبزید أو التلغراف أو التليفون « (١) .

وبصدور هذا المرسوم بقانون ، امتنعت الشركة عن تطبيق شرط الدفع
بالذهب ، فى الوفاء بما عليها ، وراحت توفى بالعملة المصرية ، ولكنها استمرت
تحنسب أعباءها ونفقاتها بسعر الذهب ، وتضع لنفسها احتياطيا يمثل الفرق
بين الذهب والعملة المصرية .

وعلى ذلك تجدد النزاع ورفع بعض أصحاب السندات أقضيتهم ضد الشركة
أمام المحاكم المختلطة ، فقضت الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة فى ٣ يناير
سنة ١٩٣٨ ، ومحكمة استئناف الاسكندرية المختلطة فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠
بإلزام الشركة بأن توفى السندات وفوائدها على أساس سعر الفرنك الذهب

(١) صدر هذا المرسوم بقانون ، فى عهد وزارة توفيق نسيم ، وكان وزير
المالية ، أحمد عبد الوهاب ، فهل كان ذلك لحساب شركة قناة السويس !

وامتنعت الشركة عن تنفيذ الحكم النهائي الصادر من محكمة الاستئناف المختلطة بدعوى أنه مشوب بالغموض ، ووجدت الشركة مطية ذلولا من حكومة مصر ، في سنة ١٩٤١^(١) فقالت الحكومة إن الحكم غامض ، وكذلك يجب أن تراعى حالة الحرب ، وظروف الشركة ، فأصدر الرئيس السابق المهندس حسين سرى ، الأمر العسكري رقم ١١٣ ، المنشور بالوقائع المصرية في ٦ يناير سنة ١٩٤١ ، وهذا الأمر كان لحساب شركة قناة السويس وبنك الأراضي المصرية ، وهو وثيقة تدمغ المهندس حسين سرى ، ونحن ننشر النص الكامل ، فيما يلي :

نحن حسين سرى « باشا » :

بعد الإطلاع على الحكمين الصادرين من محكمة الاستئناف المختلطة ، الأول في ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات شركة قناة السويس ، والثاني في ٢١ مارس سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات الشركة المساهمة المصرية المسماة (بنك الأراضي المصرية) .

وحيث أنه ينبغي ، مع عدم الإخلال بأمر تأويل الحكمين المتقدم ذكرهما أن يلاحظ فيما يتعلق بشركة قناة السويس ، أن هذه الشركة لا تقوى في الظروف الحاضرة على الإطلاع بالتزاماتها بحسب ما قرره الحكم الصادر

في ٢ فبراير سنة ١٩٤٠ دون أن تستهدف للمعجز عن النهوض بالتكاليف التي ألقاها عقد الامتياز على عاتقها خدمة للصالح العام .

(١) كانت وزارة المهندس حسين سرى ، التي كانت له سابقة عمل بشركة قناة السويس !!

وحيث أنه من جهة أخرى فيما يتعلق بينك الأراضي المصرية سيفضى
إلزامه بخدمة سنداتك على أساس الذهب بسعر قابل للتغيير إلى اختلال
التوازن المالى لهذه الشركة نظرا للتقلبات غير المألوفة التى تنتاب سعر الذهب
بسبب الحالة الدولية .

وحيث أنه من واجب الحكومة أن تتدخل لدفع الاضطرابات الضارة
بالصالح العام .

وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ بإعلان
الأحكام العرفية فى البلاد المصرية .

وعمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٤٠

نقرر ما هو آت :

١ - ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك
يؤذن لشركة قناة السويس فى أن تدفع - على أساس الفرنك الذى يساوى
٨٥٧٥ قرش - قيمة ما استحق أو ما يستحق من كوبونات سنداتك
وكذلك الفوائد المستحقة عن الأسهم . ويؤذن لها فى أن تدفع على الأساس
نفسه قيمة ما استهلك من السندات والأسهم بطريق القرعة ابتداء من ١٥
يوليه سنة ١٩٣٥ وفى أن توقف هذا الاستهلاك ابتداء من ٣٠ يونيه
سنة ١٩٤٠ .

ويجوز للشركة أن تستخدم فى دفع فوائد سنداتك المالى الاحتياطى

الخاص الذى أنشئ لما يحتفل من سداد قيمة ما أُعطى إلى حاملى السندات ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ من شهادات تحفظ لهم حقهم فى الفرق المتنازع عليه .

٢ — ابتداء من ١٥ يناير سنة ١٩٢٧ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك يؤذن للشركة المساهمة المصرية المسماة « بنك الأراضى المصرى » فى أن تدفع على أساس الذهب المحدد سعره بـ ١٩٥ مليا للجرام الذهب من عيار $\frac{900}{1000}$ كوبونات سندات ذات الـ $\frac{4}{5}$ فى المائة لسنة ١٩٣٠ التى استجقت أو ستستحق وكذلك قيمة أوراق تلك السندات التى استهلكت أو ستستهلك بموجب جدول الاستهلاك .

٣ — يحق لوزير المالية اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ هذا الأمر .



كان الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، لائحة من لوائح الحاكم العسكرى الذى أصدره ، وفضيحة يجب أن يحاسب عليها المهندس حسين سرى ، فالحكم العرفى ، لم يشرع لهدم الأحكام القضائية النهائية ، ولا لمحاكمة شركة قناة السويس .

وقد علق مجلس إدارة الشركة ، فى تقريره الذى قدمه لأول جمعية عمومية للمساهمين ، عقدت بعد الحرب مباشرة ، فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، على ذلك الأمر العسكرى الشاذ ، فأشار المجلس إلى الحكم الصادر لصالح

أصحاب السندات من محكمة الاستئناف المختلطة ، في ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ،
ووصفه بالغموض ، وقال إن الحكومة المصرية ، وقد قدرت ظروف
الشركة المترتبة على حالة الحرب ، وأنه يستحيل عليها أن تحمل أعباءها
الاجتماعية ، على أساس سعر الذهب ، قد استخدمت سلطة الحكم العرفي ،
فصدر الأمر العسكري رقم ١١٣ ، في يناير سنة ١٩٤١ ، ورخص للشركة
بأن تدفع الكوبونات ، على أساس ٣٧٥٨٥ قرشا للأفرانك الذهب ، كما
أوقفت استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ .

وعلى ذلك ، توقفت الشركة عن سحب السندات ، في السنوات ١٩٤٢

و ١٩٤٣ و ١٩٤٤ .

ولكنه ذكر أن الشركة ، قد أضافت إلى الاحتياطي مبالغ تمثل الفرق
بين سعر الذهب ، والسعر على أساس الدفع بالعملة المصرية ، طبقا للأمر
العسكري المشار إليه ، أي أن الشركة لم تسكن متأكدة من سلامة الإجراء
الذي لجأ إليه الحاكم العسكري في مصر .

فضيحة لوزارة إسماعيل صدقي

كان إسماعيل صدقي ، عضوا في مجلس إدارة شركة قناة السويس ،
وتخلى عن كرسيه لما نيّطت به رئاسة وزارته الأخيرة .

ولا شك أنه استغل جاه منصبه في خدمة شركة قناة السويس ،
وإننا لنجد دليلا على ذلك ، في مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا الدليل
وارد في تقرير مجلس إدارة الشركة إلى الجمعية العمومية للمساهمين ، المنعقدة

في ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، إذ ورد في الصفحة ١١ ، من ذلك التقرير المطبوع ما ترجمته :

« في شهر ديسمبر الماضي ، رجونا ، أن تحل المسألة الملقة منذ وقت طويل ، وهي مسألة العملة التي تقي على أساسها بالتزاماتنا ، حلا عادلا ونهائيا ، قبل اجتماع الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٦ .

ومن بواعث الأسف ، أننا لم نصل إلى هذه اللحظة إلى حل ، وليست للحسابات التي نعرضها عليكم ، صفة نهائية ، في هذا العام ، كما كنا نرجو ومع ذلك ، هناك واقعتان ، على جانب كبير من الأهمية ، حدثتا بهذا الخصوص ، منذ ستة شهور :

في أول فبراير سنة ١٩٤٦ ، انتهى مفعول الأمر العسكري رقم ١١٣ ، الذي بموجبه رخصت الحكومة المصرية ، في يناير سنة ١٩٤١ ، لشركة بأن تقي على أساس ، ٣,٨٥٧٥ قروش للفرنك الذهب ، للتكوبونات الحالة أو التي تحل ، ووقف استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ . وبانتهاء فترة تطبيق ذلك الأمر العسكري ، رأت الحكومة المصرية ، أنه يجب على السلطة التنفيذية ، أن تتحمل المسؤولية عن أمره ،

وثيق الصلة بالنظام العام ، ولا تستطيع السلطة التشريعية بدورها ، أن تقف

مكتوفة اليدين ، حيال مسألة تتصل مباشرة بالنظام النقدي في مصر .

ومنذ أول شهر إبريل الماضي ، أعدت الحكومة المصرية مشروع

قانون مستند إلى أسباب قوية ، تأييدا للرسوم بقانون في ٢ مايو
سنة ١٩٣٥ ، ويعلن هذا المشروع أن شروط الدفع بالذهب ، التي ترد

في العقود الدولية ، تعد باطلة بطلانا مطلقا . وجاء في مشروع القانون أن
هذا البطلان عام ، ويسرى تبعا لذلك ، بالنسبة لأي حكم قضائي ، يتعارض
معه . وهذا القانون يخول لشركة قناة السويس أن تتخلص من سندات
مستقبلا ، على أساس ٨٥٧٥ ر ٣ قروش للفرنك . وتناول مشروع القانون
مواعيد الحلول منذ سنة ١٩٣٥ إلى تاريخ صدور القانون ، مشيراً إلى
الغموض الذي اكتنف المسألة طيلة أحد عشر عاماً ، ويقرر أن الفوائد
والاستهلاك على أساس الفرنك الذهب ، حسب السعر الرسمي للذهب ،
في بورصة لندن ، في ميعاد كل حلول .

وقد كان المشروع معروضاً على مجلس النواب ، حينما أصدرت المحكمة
المختلطة في ٢٠ مايو الماضي ، في القضية التي رفعها بعض أصحاب السندات
ضد الشركة ، طالبين أن يكون الوفاء بسعر الذهب التجاري ، في السوق
المصرية ، في تاريخ السداد .

وقد قررت الشركة أمام محكمة القاهرة أن أصحاب السندات مبطون
في دعواهم ، لأن سعر الذهب في السوق المصرية ليس مستقراً ، ثم إنها
ليست سوقاً دولية . وقالت الشركة : إنه فيما إذا تمسكت السلطة القضائية ،
بالوحدة ، التي أشير إليها مراراً ، فيما مضى ، وحدة النقود التي تطبق على
شركة قناة السويس ، في الصروفات والإيرادات ، فإن المحكمة تستطيع

أن يقف عند سعر ٣٠ و٦ قروش للفرنك الذهبى ، وهو القيد الذى ارتأته الحكومة حداً أعلى ، فى احتساب رسوم المرور ، منذ سنة ١٩٣٦ . وقالت الشركة فى ختام مذاكراتها ، إن أكثر الأسس منطقاً ، والتى لا يصح أن تتخطاها السلطة القضائية ، هى سعر الذهب فى لندن ، على كل سداد ، واستندت الشركة على الخاصية العامة والدولية لسعر الذهب وعلى اتفاقات بریتون وودز ، الدولية ، التى ارتضت مصر بموجبها ، أن تربط عملتها بالذهب ، على هذا الأسس (١) .

« وقد أخذت محكمة القاهرة ، بنظرية الشركة ، فى حكمها الصادر فى ٢٠ مايو ، وذلك باعتبار التاريخ ، الذى يحدد فيه سعر الذهب ، هو تاريخ حلول الأجل ، وليس تاريخ الدفع ، ولكنها رفضت نظرية الشركة ، فى المسألة الأساسية ، وهى مسألة اختيار سعر الذهب ، وقضت ، بأنه يجب علينا ، فيما يتعلق بالمدة السابقة على ٢٢ يونيو سنة ١٩٤٠ ، أن نقي بما علينا

(١) وجه المغالطة هنا ظاهر ، فلا صلة البتة بين الاتفاق المؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة فى « بریتون وودز » وبين الاتفاق الذى وقعته مصر فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، وضربته القانون رقم ١٢٢ فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وهو يتألف من مادتين هذا نصهما : المادة ١ : ووفق على الاتفاق المرافق نصه بهذا القانون (سينشر الاتفاق فيما بعد مع مرسوم الإصدار) والموقع عليه فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، والخاص بالمؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة المنعقد فى بریتون وودز ، بالولايات المتحدة الأمريكية .

المادة ٢ : يؤذن لوزير المالية ، فى أن يدفع حصة الحكومة المصرية ، المقرر دفعها ذهباً ، كما حددها الاتفاق المشار إليه فى المادة السابقة ، من غطاء النقد الذهبى ، لأوراق النقد المصرى ، وفى أن يدفع الحصة المقرر دفعها بالعملة المصرية وكما حددها الاتفاق المذكور من الاحتياطى العام . (الوقائع المصرية ١٧٢ فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٤٥)

بسر الذهب ، مقدراً بالقروش المصرية ، بواسطة سعر « فرنك بونكارية »
وبالنسبة لما بعد يونيو سنة ١٩٤٠ ، يكون الوفاء بسر الذهب ، حسب
سوق القاهرة .

« وبالنسبة للمدة الأولى ، لن يتفذا الحكم إلا لغاية أول أكتوبر سنة
١٩٣٦ وهو التاريخ الذى وقف فيه استعمال « فرنك بونكاريه » ، وهذا
يؤدى إلى أرقام قريبة من الأرقام التى تنتج عن اتخاذ سعر الذهب فى لندن
كقاعدة . وأما بالنسبة للمدة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، فإنه فى حدود
المقياس الناقص ، الذى يؤدى بنا إلى البحث عن أسعار تجارية غير محدودة ،
فإن الحكم يلزمنا بدفع كوبونات مرتفعة بدرجة محسوسة ، عن قاعدة لندن
وخصوصاً بالنسبة للآجال الأخيرة فى السنوات ١٩٤٤ ، ١٩٤٥ ، ١٩٤٦ .

« وقد استأنفنا هذا الحكم لدى محكمة الاستئناف المختطة بالاسكندرية ،
حيث نعتبر أن هذا الحكم من ناحية الشكل ، لا يمكن تطبيقه ، ومن ناحية
أخرى ، لم يضعف من الأسانيد التى قدمناها إذ نطلب ، كحد أقصى
تطبيق السعر الرسمى فى لندن .

« هذا هو موقف مجلس إدارتكم ، فى الوقت الذى أراد أن يتخذ قراراً ،
بشأن حساب السنوات من ١٩٤٣ ، ١٩٤٥ . أما ونحن مقتنعون بقوة
الموقف الذى وقفناه فى المحاكم المصرية ، فقد فعلنا فى اعتماد الحساب ما فعلناه
فى حساب الثلاث سنوات السابقة ، إذ جنينا المبالغ اللازمة لفوائد واستهلاك

سنداتنا على أساس سعر الذهب في سوق لندن ، حسب كل أجل من آجال حلول الدين .

« وكنتيجة لهذا الحساب ، نستطيع أن نسد عجز السنوات السابقة ، ويسمح فائض الاستغلال لسنة ١٩٤٥ ، بمواجهة الفائدة الثابتة المقررة للمساهمين في النظام الأساسي ، عن الخمس سنوات من سنة ١٩٤١ إلى سنة ١٩٤٥ . وكذلك دفعنا ، منذ أول يوليو الماضي ، الفائدة الأساسية المتأخرة لأصحاب أسهم رأس المال ، على أساس التعريفة المصرية ، وفي نفس الوقت وضعنا في الاحتياطي ، كعادتنا ، الأكلاف الإضافية المترتبة على الدفع ، طبقا لسعر الذهب ، في سوق لندن .

« وفي نهاية هذا البيان ، ذكر مجلس الإدارة ، أنه كان يرجو أن يوزع كوبونات عن رأس المال ، وهو الأمر الذي وقف منذ سنة ١٩٤٠ ، ولكنه يقف مكتوف اليدين إزاء الخطر الذي يتهدهده ، من حكم محكمة مصر المختلطة الصادر في ٢٠ مايو سنة ١٩٤٦ ، ولكنه رحل مبالغ إلى باب التأمين والمصاريف غير المنظورة ، حتى بلغ ما أدرج في هذا الباب ، في جرد ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، مبلغ ٢٣٩ر٢٩٠ر١٩٥ر٣ من الفرنكات .

فيما تقدم ، مجمل ما دار من خلاف ومنازعات بين الشركة ودائنيها بخصوص شرط الدفع بالذهب . وقد عولجت المسألة بطريقة تحكيمية ، واستغلت الشركة بعض مأجوريها من أصحاب النفوذ في تعطيل سريان بعض

الأحكام القضائية، وهذا لا يكتسبها حقوقاً، لأنه كان مخالفاً لظاهره لأنس
التشريع، ولبدأ الفصل بين السلطات .

وزى أن من حق كل دائن لشركة قناة السويس ، ومن بين هؤلاء
الدائنين عمال الشركة وموظفوها ، بل والحكومة المصرية نفسها ، أن
يطالبوا الشركة ، بالوفاء بما عليها ، بالعملة المصرية ، على أساس سعر
الذهب ، في سوق القاهرة .

الخلاصة

يستخلص مما قدمنا في هذا الباب:

أولا - أن هذه الشركة ، قد تأسست برأسمال ، لا يكاد يذكر ، بجانب الإيرادات الضخمة ، والأرباح الهائلة التي حققتها ، حتى ليبلغ دخلها في السنوات الأخيرة ، وفي كل عام واحد أضمافا مضاعفة ، لرأس المال .

وإذا لاحظنا أن الشركة - في أول عهدها ، وقبل أن تفتح القناة ، قد حصلت من الحكومة المصرية - ثمنا لما اشترته من الأسهم ، بنسبة ٤٤٪ ، ومقابل التعويض - الذي قضى به نابليون الثالث ، وغير ذلك من البنود الأخرى التي سبق بيانها ، على ما يزيد عن مصاريف إنشاء القناة ومداخلها ، كان عجبا أن تمن الرأسمالية الاستعمارية على مصر بهذه القناة ، التي هي قناتها وقد شقت بسواعد المصريين وبأموال استنزفت من دماهم ، وقد آن لمصر أن تميظ اللثام عن هذه الحقائق المريرة للملا كة ، وتقطع السنة أولئك البطلين .

ثانيا - ظفرت الحكومة البريطانية بنصيب الأسد ، فكما احتلت مصر من أجل القناة ، واستولت على شركة القناة ، وسخرتها في كفالة مصالحها الاستعمارية ، حصلت على مورد مالي ، لا يستهان به ، حينما ضربت ضربتها ، وانتزعت لنفسها أسهم مصر في شركة قناة السويس ، فأدرت عليها هذه الأسهم ، ما يزيد على القيمة التي سددتها لدائني مصر ، والتي

دفعها بنك روتشيلد تنفيذا لطلب دزرائيلي في سنة ١٨٧٥ ، ما يزيد على مائة مرة . ولعلها تحصل الآن في العام الواحد على ما يقرب من ضعف ثمن الأسهم ، وحرمت مصر من ذلك المعين الهائل ، كما جردت من الرقابة والاشراف على الشركة ، وخسارتها من هذه الناحية لا تقدر بحال .

ثالثا — وبسبب ضخامة الايراد ، تنفق الشركة عن سعة ، إلى درجة الهوس والاسفاف ، ولا شك أن الحكومة المصرية ، سوف تكون قادرة ، على إدارة الحركة الملاحية في القناة ، بأقل من نفقات الاستغلال الحالية ، فالشركة تعالج مشقة إذ لا تعرف أين تضع الأموال التي تجمعها ، ومجال التلاعب فيها كبير جدا ، والشائعات كثيرة ، وعقود الأشغال ، التي تبرمها والمشتريات تصل أحيانا إلى أرقام خيالية : ويقال إن الشركة تقذف في البحر ، كل عام بسيارات قديمة وغيرها من العتاد الذي ترى أنه غير صالح للاستعمال ، وذلك من غير تدبر أو روية .

وميزانيات الشركة ، لا تراجع المراجعة التي تكفل منع التلاعب ، ولا تنشر على نحو يطمئن أصحاب المصلحة ، بل تعرض على الجمعية العمومية بنوداً إجمالية بملايين الجنيهات ، من غير تفصيل ، فالذين يتحكمون في هذا ظلال ، هم قلة تخاصي على أصابع اليد الواحدة ، وهم رئيس وأعضاء اللجنة الإدارية ، ولذلك يفرع هؤلاء كما ذكرنا يقرب أجل انتهاء شركة قناة السويس ، لأنهم لن يجدوا في العالم ، مثل تلك البقرة الحلوب .

رابعا — من حق الحكومة المصرية أن تراقب حسابات الشركة ،

وتنشىء في منطقة عملها مكتبا لهذا الغرض ، وتعتمد ما ترى اعتياده ، وترفض ما ترى رفضه ، يوميا وأولا بأول ، وذلك لأن الحكومة المصرية تستحق أتاوة قدرها سبعة ونصف في المائة ، كما أنها تستحق الضرائب ، وسنجد في هذه المسألة ، في الباب الثالث ، من هذا الجزء من الكتاب .

خامسا — وأموال الشركة السائلة ، أين هي ؟ !

يجب أن تودع هنا بمصر ، بأحد البنوك ، فوجودها في الخارج ، يعد تهريبا معاقبا عليه .

وبمناسبة الإشارة إلى التهريب ، يجب أن تمنع الشركة ، من صرف الأجور والمرتبات ، في الدائرة الجمركية ١١ .

سادسا — وهناك أمور أخرى ، توجب مسئولية الشركة ، أمام الحكومة ، ومنها الأموال التي تدفع لمن يسمون مؤسسين ، وهم ليسوا مستحقين ، ويجب أن تؤول إلى بيت المال ، وتلاعب الشركة في رسوم المرور إذ تخفضها ، بل وأعفت المسافرين منها ، دون رجوع إلى الجهة صاحبة الشأن وهي الحكومة المصرية .

سابعا — وهناك مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا أمر يعنى جميع دائني شركة قناة السويس ، وتسأل عن هذا الشرط في الوفاء بالتزاماتها ، قبل الحكومة ، وقبل الموظفين والعمال .

ثامنا — وبالجملة تستغل الشركة قناة السويس ، وموانئ القناة وأرصفتها ، وخصوصا ميناء بورسعيد ، وتقوم بعمليات استغلال أخرى مختلفة ،

كبيع المياه ، وبيع الأراضي ، وإقامة وتأجير المباني ، وأعمال الورش ،
وكلها أعمال تجارية ، يجب أن تكون موضع الرقابة الكافية من جانب
الحكومة .

تلك رؤوس مسائل ، أوردناها ، على سبيل المثال ، لا على سبيل الحصر ،
ونحن نطالب الجهات الرسمية ، بوضعها فوراً ، على بساط البحث .

كتبنا الفصل المتقدم قبل التأميم ، ثم ضرب الرئيس القدي ضربته
انقلاباً في ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، فوضع الأمور في نصابها .

الفصل الحادي عشر

مؤامرة لتدويل القناة^(١)

افتتحت شركة قناة السويس منذ عامين ، مكتبا بنيويورك ، على مقربة من الأمم المتحدة ، لكي تدس لمصر في المجال الدولي ، وتقوم الشركة في صحف فرنسا ، وغيرها ، بنشاط فذ في الدعاية والتبشير لمبدأ أجل التزام شركة قناة السويس ، أو تحمل الدول على اتخاذ خطة من شأنها إكراه مصر على قبول وضع آخر ، أشد خطورة من الوضع الحالي ، وذلك بأن تتألف لجنة دولية ، على غرار لجنة الدانوب ، تتولى إدارة القناة ، ويكون لمصر فيها نصيب هام .

وفي سنة ١٩٥٠ ، صرح لي « شارل رو » في باريس بهذا الاتجاه ، وبأدرت بإبلاغ كلامه للحكومة المصرية ، وفي ٢٥ يونيو سنة ١٩٥٤ ، اجتمع بي الوزير المفوض لإحدى الدول الملاحية الهامة التي تستخدم سفنها قناة السويس ، وأفضى لي ببيان خطير ، رأيت لزاما عليّ أن أرفع إلى الحكومة مضمونه ، وفيما يلي ما أورده بمذكرتي :

(١) بمناسبة ما يثار حول التدويل ، نعيد نشر هذا الفصل منقولا من الجزء الرابع من مؤلفنا قناة السويس من ٦٠٥ ، وهو كلام نشرناه في سنة ١٩٥٤

« حينما اجتمعت بوزير هولندا المفوض في مصر بدار المفوضية بالقاهرة ،
في يوم الجمعة ٢٥ الجاري أفضى إلى بالحديث الآتي في موضوع قناة
السويس :

قال الوزير : « إن حكومة بلادي في مقدمة حكومات الغرب المعينة
بالإدارة المشرفة على قناة السويس ومصير هذه الإدارة عند انتهاء أجل
الالتزام في ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ » ، ولذلك فإنه يتجدر إلى في هذا
الموضوع بهذه الصفة والذي أعرفه أن هولندا هي الدولة الأوروبية الوحيدة
المثلة بمضو في مجلس إدارة شركة قناة السويس إلى جانب فرنسا وإنجلترا
والولايات المتحدة الأمريكية ، ثم إن شركات الملاحة التابعة لها تحتل مكانا
هاما ، يعتبر الثالث في كثير من الأحيان بالنسبة للسفن التابعة للدول
البحرية .

تدويل القناة فكرة إجرامية

قال الوزير الهولندي : نحن لا ننازعك في أن شركة قناة السويس يجب أن
تسقى وتسلم معك بأنها ستنتهي عند انتهاء عقد الالتزام ونوافقك على ما تقول
من أنها عاجت الأمور بعقيلة القرن التاسع عشر ، ونحن نعيش الآن
في عصر آخر .

كل هذا نوافقك عليه ، ولكننا نرجو أن تنظر إلى المسألة من زاوية
أخرى ، فمصالح الغرب متوقفة على استمرار الملاحة وسلامتها في قناة

السويس ولا بد من وجود هيئة تستطيع أن تدير الحركة الملاحية في القناة
إدارة سليمة تكفل كل تلك المصالح ويؤسفنا أن نقرر أن الأربعة عشر عاما
المتبقية من أجل الالتزام لاتسكني الحكومة المصرية لإعداد إدارة مصرية

تقوم بإدارة الملاحة في القناة مستقبلا ، وليس من السهل ، على الرغم من
الجهود التي تبذل إعداد هذه الإدارة ، والدول الغربية لاتستطيع أن تنهون
في مصالحها الملاحية ، ولذلك ومن غير المساس بمواطنك الوطنية ، نرجو
أن تعالج المسألة في أفق دولي ، والحل الذي نراه هو أن تشكل قبل نهاية
الالتزام لجنة دولية ، شبيهة بلجنة الدانوب محل محل شركة قناة السويس ،
ونحن ننتظر أن تتقدم مصر بمحض إرادتها واختيارها وتدعو الدول إلى
اتفاق تمقده لتنظيم هذا الأمر ، ومما لاشك فيه أن مصر تستطيع في هذه
اللجنة ، أن تكون صاحبة كلمة مسموعة كما أنها تستطيع أن تحصل على
أكبر نصيب من الفوائد المالية .

وأضاف الوزير أن هناك مسائل كبرى يجب أن تسوى على بساط
البحث الدولي ، فنه النيل ، يسوى أمره باتفاق مصر والسودان ،
ولاشأن لغير المتفعين بمياه النيل بهذا الاتفاق ، ونهر الزين تسوى أموره
باتفاق بين الدول المنتفعة به ، وكذلك قناة السويس تسوى مسائلها وإدارة
الملاحة فيها بمعونة جماعة الدول الملاحية وباتفاقها مع مصر ، وطلب منى
محدثى أن أفكر غلبا في هذا الحل لأن الوقت قصير ولا بد من
عمل شئ ١١

وقد قلت له إن هذا الكلام ليس جديدا بالنسبة لى ، وأذكر أن شارل رو
عرض على هذا الاقتراح فى شتاء سنة ١٩٥٠ ، وأشار بأن أدافع عنه
وقال إنه هو الحل الوحيد وأضلف إليه اقتراحا آخر بجلاء القوات البريطانية
عن منطقة قناة السويس وحول قوات دولية محلها تكون خاضعة لإشراف
هيئة الأمم المتحدة .

وحينما سمعت ذلك الكلام انفارغ من رئيس مجلس إدارة شركة قناة
السويس ، كنت رجلا مستثولا إذ كنت أشتغل بالسفارة المصرية بباريس
ولم أعلق على كلامه ، لأنى لم أكن قد فرغت من الاطلاع على محفوظات
شركة قناة السويس ولم أشأ أن توسد الأبواب دونى ، ولكنى خرجت من
لدى ، وتوجهت إلى منزلى وكتبت على الآلة الكتابة ، تقريرا بما دار بينى
وبينه محذرا الحكومة من ذلك المشروع الذى يبيت وتدعوه له شركة قناة
السويس ، ثم توجهت إلى السفارة ، لأطلب من السفير أن يبعث بتقريرى إلى
وزير الخارجية المصرية بالشفرة ، إن أمكن ؛ وكان السفير قد تخلف عن
التوجه للسفارة فاجتمع بى من زملائي بها ، نائب السفير الأستاذ على شوقى
الوزير المفوض ، والأستاذ يحيى حقى وبعد الاطلاع على تقريرى أهديا
اعتراضهما ، وأثارا حججا سخيفة ، قائلين : إن البحث فى هذا الأمر
من اختصاص السفير وحده . وإنه لا حق لى وأنا ليست سفيرا ، فى الاتصال
بشركة قناة السويس ، وسماع هذا الكلام ، قلت : ولكنى سمعته فعلا ،
فقال الأستاذ حقى : إن إرساله إلى وزير الخارجية يؤدى إلى أخذ ورد

لوتعقيد المسألة ونحن لسنا مستعدين لكل هذا المباء، كما أنه قد يؤدي إلى
توتر العلاقات بين مصر وفرنسا وحكومة فرنسا شديدة الحساسية في كل
ما يتعلق بقناة السويس وإزاء هذه العقيلة طويت أوراقى ثم عولت على إرسالها
بنفسى إلى الحكومة .

ولما كان وزير الخارجية ، فى ذلك الوقت ، مسافرا فى أمريكا ، بمناسبة
دورة الأمم المتحدة ، وكان الأمر فى نظرى من الأهمية والخطورة بحيث
لا يمكن إرساله لكائن من كان بالوزارة ، حدث أن قابلنى صدفة فى باريس أحد
أعضاء مجلس الوزراء ، وهو الدكتور حامد زكى وكان مسافرا فسألته
مظروفاً مختوماً بالشمع الأحمر وطلبت منه توصيله إلى مجلس الوزراء ،
وتسليمه لرئيس الحكومة ولكنى لم أسمع بعد ذلك شيئاً ولا أدرى ماذا
فعلوا بذلك التقرير الذى تردد نصوصه الحرفية الآن 11 .

ومن حين لآخر تحاول شركة قناة السويس ومعها الدول الاستعمارية
جس النبض بترك بعض وكالات الأنباء تقذف إلى الصحافة بكلام من هذا
القبيل وتروج له ، لترى إلى أى مدى ، يستعد الرأى العام المصرى لتقبل
هذا الكلام ، ولدى قصاصات من بعض الصحف الأوروبية ، رددت تلك
المعانى ، وهناك صحف تقول : إن الوقت قصير ولا بد من عمل شىء بسرعة ،
قبل أن ينتهى أجل شركة قناة السويس ، وتتمسك الحكومة المصرية ،
 بإدارة القناة بنفسها . وإذا كنا قد ذقنا الأمرين على يد شركة منصوح
فى عقد تأسيسها على أنها شركة مصرية مساهمة ، فكيف يتصور أن تقبل

حلول جماعة من الدول العاتية محل هذه الشركة في إدارة قناتنا ؟ إن هذا معناه الحكم بالإعدام السياسى على مصر إلى يوم القيامة ، وقد قلت لمحدث إنهم لن يجدوا هرة في مصر ، تسمع لهذا الكلام ، وإن جماعة الدول إذا حاولت أن تلجأ إلى الضغط ، فلن تجد إلا المقاومة إلى آخر مدى .

ثم شرحت له الرأى القانونى من حيث ملكية مصر للقناة والسيادة عليها ، وضرورة التفريق بين الملكية والوظيفة ولا يستطيع مسافر في السكة الحديد أن يقول لمصلحة السكة الحديد إذا تعطل القطار مثلاً أتركبني أنا أدير حركة السكة الحديد ومركز تلك الدول وشركات الملاحة لا يختلف عن مركز العملاء الذين يحصلون على الخدمات مقابل الرسوم التى يدفعونها إن أعطيت لهم ويجوز لصاحب الحق أن يحرمهم منها ، ولا يجوز الاعتراض على ملكيتهم !

ولكن محدثى كان من المرونة واللف بحيث راح يقول لى إن كل دولة تتنازل الآن عن قسط من سيادتها لخدمة المصالح العالمية ، ونحن قد تنازلنا عن جانب من سيادتنا ، وليس ثمة ما يمنع مصر من أن تتنازل عن قدر من سيادتها على القناة وهذا الرأى يشبه تماماً رأياً قاجراً ورد على لسان المسيو « أندريه سيجفريد » عضو الأكاديمية الفرنسية ، فى محاضرات ألقاها فى الكمليج دى فرانسى ، ولدى نسخة من مذكراته ، وهو يقول فيها بالحرف الواحد : إن الفرد يضحى لمصالح المجموع ، وإذا كانت المصالح العالمية الملاحية فى قناة السويس تقتضى أن تضحى مصر ، فيجب أن تضحى

لصالح الجماعة الدولية ، وأن الرجل الأبيض يجب أن يستبقى قبضته على
قناة السويس !!

ولعلمكم توافقون على القول إن أولئك الاستعماريين يشتد قلقهم كلما
قربنا من انتهاء أجل الالتزام ، وكلما شعروا أننا جادون في أصرارنا على
إجلاء تلك الشركة ، وقد قلت للوزير أن حكم القانون يحتم إدارة هذا المرفق
بمعرفة الدولة لأنه لصيق بسيادتها وبالعلاقات الدولية ، وبالمسائل العسكرية
وغير ذلك وأن وجود شركة ولو كانت شركة مصرية صميمة لإدارة قناة
السويس معناه أننا نوجد دولة في داخل الدولة ولذلك لا نجد إلاحلا واحدا هو
أن تدار القناة بمعرفة الحكومة المصرية .

وفي صباح اليوم وصلني بالبريد الجوي النص المطبوع لمحضر جلسة
الجمعية العمومية لمساهمي شركة قناة السويس في أول يونيو سنة ١٩٥٤ ،
وحينا تصفحت هذا المحضر وألقيت عليه بنظرة سريعة ، ألفت أن أحد
المساهمين قد وجه سؤالاً إلى رئيس مجلس إدارة الشركة يقول له أن
الإذاعة المصرية تتحامل من وقت لآخر على فرنسا ، أفلا ترى أن هذه
السياسة قد تؤدي إلى ظهور حركة في مصر بشأن شركة قناة السويس
شبيهة بحركة الدكتور مصدق في إيران ، وأنا أعرف أن هذه الأسئلة تعد
عجل الجلسة بمبنى وزارة الخارجية الفرنسية ، وتعد الاجابات عليها مقدما
كما أني قرأت خطاب « شارل رو » وألفت بين سطوره عبارات مأكرة
يريد أن يلوح فيها بما يسميه مسئولية دولية تحملها شركة قناة السويس أي
(م — ١١ قناة السويس)

أنه يبشر لذلك الرأي الذي سمعته من الوزير المفوض ويهيه له الجواب .
« وإنى كرجل وقف على طريقة تفكير أولئك الناس وأساليبهم وتوفر
ليل نهار على مسائل قناة السويس ، أقطم لعتيادتكم بأنهم يبيتون شيئاً
ويعمدون له من الآن ، وبين يدي مؤلفات علمية وضعها صفوة علماء القانون
الدولى ويعمدون فيها إلى المغالطات حتى قال أحد كبار علماء الانجليز بل
أكبر أستاذ فى قانون البحار الدولى واسمه « كولبس » بالحرف الواحد
فى مؤلف حديث له إن قناة السويس مملوكة لشركة قناة السويس !!
« انهم يجهزون الرأي العام العالمى بنفس الأسلوب الذى اتبعته انجلترا فى
قضية مصر — فيما مضى — إذ يصورون للعالم أن مصالح ما يسمونه بالعالم
الحر مهددة إذا استقلت مصر بإدارة القناة كما تقول انجلترا ان هذه المصالح
تهدد اذا جلت عن القاعدة و كما تقول انجلترا أنها تحمل التزامات دولية .
يقول شارل رو أنه يحمل التزامات ، ويقول أن الحكومة المصرية لا تستطيع
أن تنفرد بمحرمة الملاحة فى القناة . نفس المنطق لا يتغير والأسلوب لا
يتبدل وقد قلت المرة غير المرة أن شركة قناة السويس هى الشق المدنى بل
الشق الأهم فى الاحتلال البريطانى فى مصر ، بل هى حجر الزاوية فى استثمار
الغرب للشرق .

« أعتقد أن الوقت قد حان لعمل شىء سريع حاسم فى هذا الموضوع
الخطير ، وهما نحن نسمع منهم الكلام عن نقطة الضعف التى يريدون أن
يهاجمونا منها قائلين أنه لا يوجد لدينا الفنيون الذين يديرون القناة !!

إن الشركة قد وضعت سياسة راسخة من شأنها تجنب العنصر المصرى الاتصال بالأعمال الفنية للشركة أو الوقوف عليها سواء أكان هذا العنصر موظفين أو عمالا ، والكلام فى هذا الموضوع يطول شرحه والشركة لا يعنىها أن تبعثر أموالا على بعض أولاد الذوات ومحسوبي العهد البائد متوخية فى الماضى اختيارهم من أردأ العناصر ، لىكى نحتج علينا بفشلهم ، وهى ماضية فى سياستها والتنكيل بمن تلمس فيهم مقاومة لسياستها وخصوصا نقابات العمال وتستعد على أساس الحياة الدائمة والأجل الطويل بدليل المبالغ الضخمة التى ترصدها ، لتعميق القناة ، وغير ذلك مما تريد أن تنسب به فى الوقت المناسب لىكى تطيل من أجلها أو تعرض اللجنة الدولية التى يتكلمون عنها للحلول محلها .

« أقول بصراحة إن هذه القضية جدية بأن تحتل المكان الأول من سياسة مصر فى هذه الأعوام ، وأن نعمل لها ليل نهار ، والوقت قصير ، والزمن يضى مسرعا ، وعلينا أولا أن نجهز أنفسنا ونعد دولابنا بسرعة ، وأن تدخل الحكومة فى جميع أعمال الشركة من الآن لتصفية الماضى تصفية تدريجية ، تمنع من الهزات ومن الاصطدام فى المستقبل ، وتراقب دولاب الشركة ، التى ستسلمها مراقبة دقيقة وتدريب وتمرن العنصر المصرى الصميم على جميع المسئوليات الفنية والإدارية ، والحكومة حينما تبدأ بذلك فورا تكون قد أعلنت عمليا عن تصميمها على تسلم القناة من الشركة بأى ثمن وأنها جادة ولن تهاون قيد أنملة ، ونحن نعرف مدى حرصكم على كسب

هذه القضية ، وانكم لن تفرطوا في مثقال حبة من خزدل ، ولكننا نرجو أن يفهم المستعمرون ذلك ، ويسلموا به ، حتى يكفوا عن الدرس والمناورات ، واللعب في الظلام ، وفي الوقت نفسه أقترح نشر حقائق قضية مصر في قناة السويس في العالم كله وبمختلف لغات العالم بالمؤلفات وبالصحافة وبالإذاعة وبغير ذلك حتى نهىء لمصر الجو الملائم لتسليم القناة ، فيجد المستعمرون أنفسهم في حيرة عندهما تنكشف الحقائق ولا يبقى ضال أو مغالط يقول إن القناة ملك للشركة وحتى يفهم الرأي العام العالمى أن مصر ليست متعجنية حينما تجلى شركة قناة السويس وتدير القناة بنفسها ، وإني مستعد لبذل أقصى الجهد في هذا المضمار .

« حسبي الآن هذا القدر من البيان ، وقد كنت أعتبر نفسي مقصرا لو أنى لم أضع هذا التقرير ^(١) ... »

وللمسألة التى يثيرها دعاة الشركة من حيث التدويل جانبان ، أحدهما قانونى ، والآخر سياسى .

فمن الناحية القانونية ، يزعم البعض ، ومنهم « جورج سل » أستاذ القانون الدولى المعروف ، أن هناك اتفاقا دوليا على الممرات المائية الكبرى ، التى تسمى طرق الملاحة العالمية ، وأهمها قناة السويس ، وهذا رأى معيب ، لأنه يتنافى مع حق السيادة ، الذى يعد حجر الزاوية فى بناء

(١) تاريخ التقرير المتقدم ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٤ .

أية دولة. وكذلك يحق لنا أن نتساءل ما الداعي لأن يكون للغرب ارتفاعات دولية على ممر شرقى ، وليس للشرق أى ارتفاع على شريان أو رقعة أيا كانت فى أى جزء من أوروبا مثلاً .

وقد لمسنا فى شهر أغسطس سنة ١٩٥٤ ، حساسية فرنسا الشديدة ، حينما طلب منها أن تصادق جمعيتها الوطنية على معاهدة الجيش الأوروبى خففت ، وكانت مسألة السيادة ، هى بيت القصيد ، فيما دار من مناقشات . ومن الناحية السياسية ، نرى أن الغرب مازال ملقياً بقبضته الثقيلة ، على بعض بلاد آسيا وأفريقيا ، دون أن يقيم وزناً للعدالة الدولية ، أو المواثيق العالمية ، ويراد استبقاء نفوذه على قناة السويس ، لا بقاء الحالة على ما هى عليه ، فمثلاً قررت الهند أن تصفى ماتبقى من شركة المصور الوسطى ، بتطهير أرضها من البرتغاليين والفرنسيين ، وفى فترة ما أرادت البرتغال أن تحتفظ بمركزها ، وتعززه بقوات بحرية ، ترسل إلى الهند عن طريق قناة السويس ؛ وقد نحاول فرنسا أن تنحو نفس المنحنى ؛ ويدور التساءل فى الحال ؛ هل تسمح مصر بمرور هذه القوات من القناة أم لا ؛ ويولون وجوههم عادة صوب شركة قناة السويس التى تمثل الرأسمالية الغربية والاستعمار الغربى ؛ فى هذه المنطقة الخطيرة من العالم .

ولكل هذه الاعتبارات وغيرها ؛ نرى أنه من التجنى أن تكون مسألة إدارة دولية مستقبلية لقناة السويس ؛ مجرد موضوع للبحث ؛ فما ينبغى ذلك بأية حال ؛ ويجب أن نقف ضد تلك الآراء ؛ ولا نقبل أن تدار

قناة مصر إلا بمعرفة حكومة مصر؛ ومن وجهة نظر المصالح المصرية أولاً ،
ومصالح الدول الشرقية التي تمت لمصر بصلة نسب أو مصاهرة أو أواصر
مشتركة من أى لون كانت ، وهذا يكفي لكفالة السلام العالمى .

حمدت الله الذى كشف لى أوراق العصبة الغربية ؛ منذ سنة ١٩٥١
ففضحتهم فى مؤلفاتى السابقة ؛ وطلبت اتخاذ الحيلة ضد مؤامرتهم التى
باعت ؛ إن شاء الله ؛ بخيبة الأمل .

خاتمة

قد تصلك ، أيها القارىء ، هذه النسخة ، وأنت معنى بمطالعة أنباء مؤتمر استعماري هزيل ، عقدوه في لندن ، ليعيدوا قبضة العصابة الاستعمارية على قناة السويس ، وقد تصلك وأنت في ميدان الشرف والفداء . مستعداً لبذل حياتك وكل مملكتك يمينك لإتقاذ أهلك ووطنك والأجيال كلها من ذل يراد فرضه لحساب تلك العصابة ، إلى أن يرث الله الأرض ومن عليها ، وما عليك إلا أن تضم الحقائق الآتية ، نصب عينيك :

أولاً — قناة السويس ، منذ أن كانت مشروعاً على الورق ، منذ الوثيقة الصليبية في سنة ١٢٤٩ ميلادية ، هي أداة سيطرة الغرب على الشرق ، أداة الرجل الأبيض في سرقة الثروات الطبيعية من آسيا وأفريقيا برمتيهما وتصريف إنتاجه الصناعي في هاتين القارتين وامتصاص دماء شعوبهما وحرمان هذه الشعوب من أقدس الحقوق التي وهبها الله للناس .

وقد بقى الحال كذلك ، إلى أن قبض الله للإنسانية ، للشرق بأسره وللشعوب المغلوبة على أمرها ، وليس لمصر وحدها ، للشرائع السماوية الداعية إلى المحبة والإخاء والعدل بين الناس ، رجلاً لا يجود الزمان بمثله ، قبض لها حبيبك جمال عبد الناصر ، فرسم خطته وضرب ضربته في مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ فتغير سير الفلك في دقائق معدودات ، وأضحت القناة

لمصر ، تجرى لخدمة المثل العليا ، ولم تعد أداة سطو وإرهاب دولي أثيم .
وقد تدهش إذا قلت لك ، إن كاتب هذه السطور ، لبي الدعوة لجلسة
روحية ، في اليوم الثاني للتأميم ، وسمع أصواتا من العالم الآخر ، تناجي
الأحياء ، سمع صوت مصطفى كامل يقول :

هذه ضربة الله - ولكي تكسبوا المعركة اجعلوا من أنفسكم درعا
لجمال ، فهو القضية ، وهو منقذ البشرية من الاستعمار .

صدق أو لا تصدق أن الأرواح تخاطب الأحياء ، ولكنها حقائق
تنبعث من أعماق القلب .

نحن لا نقدر بطل القناة ، ولا تؤلمه ، ومما ذا الله أن نفعل هذا ، وإنما
نحني الرأس خاشعين لمشیئة الله ، فقد هيا لهذه الرسالة الكبرى رجلا بعينه
وسارت الحوادث مسرعة في السنوات الأخيرة . ونحن لاندرك كنهها
ومفزاها . فإذا بها في ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، تكشف عن هذه المشیئة
الربانية ، وتبين السر في نجاح جمال وانتصاراته المتتالية ، وأن أمور الحكم
قد آلت إليه ، ليضرب الضربة التي قالت الروح عنها إنها ضربة الله . كان
ذلك بتكليف من رب العالمين ، وبغير تدبير سابق أو إعداد أيا كان ،
وقفت عشرات الملايين ، بل النصف المظلوم من سكان الكرة الأرضية
خلف جمال عبد الناصر ، والتفت حوله التفاف السوار بالمعصم ، وأعلنت
في مشارق الأرض ومغاربها عن تأييده ، بصيحات مؤمنة مدوية ، فترنح
الإستعمار ، وتقوض صرحه بين عشية وضحاها . .

ما أروعه مجد وما أحلاه انتصار للحق على الباطل ! !

كلنا شركاء في المعركة ، كلنا شركاء في هذا المجد العريض ، وما أعظم
المستقبل الذى ينتظر أبناءنا وأحفادنا جيلا بعد جيل .

لا تعجب إذن حينما يتردد هنا ، وفى كل مكان عواء لندن وباريس
وواشنطن ، عواء اللصوص الذين سيطروا على القناة ، واحتكروا كنوز
الأرض ، لا تدهش إذا رأيت الأقزام من البيض الذين عاشوا على فتات موائد
هؤلاء يظاهرونهم ، وكلهم فى ذعر إذ يرون مركز الجاذبية ينتقل فجأة من
الغرب إلى الشرق ، وأن كلمة القانون هى العليا ، وشرعية الغابة هى السفلى
وفى مواطىء النعال .

سلموا منذ الجولة الأولى بتأميم الشركة الاستعمارية ، وشيموها غير
مأسوف عليها ، ولم يتجاسر قرصان منهم على ذكرها بكلمة خير ، بل
آثروا أن يوصد باب الكلام عنها ، لأنهم يعرفون حقيقتها ، يعرفون أنها
كانت رجسا من عمل الشيطان ، يعرفون أنها كانت غطاءا قدرا يستر مخابهم
وأنيابهم ، ووجوههم البشعة ، يعرفون أنها لم تكن مجرد جهاز يدير
الحركة الملاحية فى القناة ، بل كانت جهاز جاسوسية واسع النطاق ، كانت
تتحكم فى شتى نواحي الحياة السياسية والاقتصادية والعمرانية بمصر ،
كانت تشتري الذمم والضماير وتبذل الهبات والرشاوى لضفاف النفوس
بوسيقى الوجدان ، كانت مسيطرة على الصحافة والأحزاب والساسة ،
مقبل الثورة ، وتحاول استمرار السيطرة بعد ذلك ، وكم دلت أوراقها على

فضائح وقذارات يتندى لها الجبين ؛ وكم دلت على مؤامرات واسعة النطاق .

وسوف يأتي يوم قريب ؛ يكتب فيه التاريخ من جديد ؛ فتبيض وجوه وتنسود وجوه .

رأت المصابة التأمرة في لندن أن تدفن الشركة المنحلة بفضائحها وقبائحها ؛ وألا تفتح هذا المجرور ؛ مخافة أن تفرق فيه ؛ لأن الشركة كانت من صنع يدها ؛ كانت انجلترا وفرنسا ؛ بل استثمار الغرب للشرق . والفضل في ضبط الأوراق ، قبل أن تحرق أو تهرب ؛ للمباغثة الرائعة للضربة الناصرية التي دوختهم ؛ فأضحوا في خبر كان .

ثانياً — يحاول القراصنة أن يستعيفوا عن وكر الأفاعى الذي هدمه جمال ؛ بوكر آخر أشد خطراً على مصر ؛ والعروبة والشرق والإسلام ؛ يتكلمون عن التدويل ؛ أو الإشراف الدولي في صورة من الصور ؛ أعني أنهم يريدون وضعاً آخر أشد خطراً وأقسى مرارة من الوضع الذي تخلصنا منه ؛ يصرون على اقتطاع القناة من مصر ؛ في شكل آخر ؛ وتريداً ل إنجلترا وفرنسا وصاحبتيهما الزاحفة من نصف الكرة الغربي ؛ أن تقبل الذل والهوان قروناً أخرى ؛ وهم في ذلك واهمون ؛ مكابرون يفسقون بأبسط مبادئ القانون الدولي العام ؛ من ذا الذي يطرد شركة استثمارية ليحل محلها سيطرة دولية ؛ أو استثماراً مشتركاً ؛ كما عبر السيد الرئيس ؟

قال محرر القناة الرئيس جمال : لا

وحينما يقول جمال : لا ، فهي لا ، ولن تكون شيئاً آخر ، وقد عرفوا أخلاق الزعيم ، وأنه صلب كالقولاذ ، لاتلين له قناة ، فما عليهم إلا أن يذعنوا للأمر الواقع ، أو يأذنوا بحرب من الله ورسوله .

يتمسحون في حرية الملاحة واستمرارها في قناة السويس وهي مكفولة : بأمر من الله ، وإنها لتعلة سمجة يريدون أن يفتكوا بها مآربهم الخبيثة ، كي يلقوا الغفلة في قلوب الأبرياء ، وظننا منهم أنهم قادرون على استعمال مخالب القطط ، وأن يجعلوا من الدول التي جمعوها بلندن مخالب لهم والثابت أنهم تفننوا حديثاً في إخفاء خططهم ومآربهم تحت ستار أمم متحدة أو ميثاق عالمي أو تنظيم دولي على أي نحو كان ، ضامنين الغلبة لأنفسهم في تلك المنظمات ، ولذلك يحاولون أن يستردوا المجد الزائل ، بهذه الطريقة اللولبية ، ولكنهم لن يخذعونا ، ولن يخذعوا الضمير العالمي الحر ، ولذلك ستبوء هذه المحاولة بالفشل ، ولن يبقى لديهم إلا الإجرام والمجدوان ، فإن هم حاولوا ذلك أو جربوه ، ولا أعتقد أنهم ينجحون إلى هذا الدرك من الحماقة وقصر النظر ، فإنهم مدحورون مهزومون ، لن يقاتلوا مصر وحدها ، بل سيقاتلون ألفاً ونصف ألف من الملايين من بني الإنسان الذين وطدوا العزم على منازلة الاستعمار ، حتى يذبح في هذه المعركة ، وتتمحى من سجل الزمن وصمة غار ، سيقاتلون إيماناً يتدفق من القلوب ، سيقاتلون جنوداً من السماء لا برونها ، فهل هم قادرون على إشمال الفتيل ، نحن لهم مستعدون أتم الاستعداد ، ولن نرجع أبداً إلى الوراء ، فإما حياة خرة كريمة ، وإما فناء وتسلم الأرض كلها لله .

ثالثاً - هذه المأساة ، التي درستّها وتخصّصت فيها ، وانقطعت لها سنوات ، ورصدت لها جميع إمكانياتي ، لم تكن هواية ، بل كانت توجيهها أحمد الله عليه ، ولو أنّي واصلت ليلي بهارى ساجدا . ما وفيت بيمض . ما ينبغي من الشكر لرب العالمين .

حتى سنة ١٩٤٧ ، لم أكن أعرف عن القناة أكثر من أنها شريان يجري في أرض مصر .

وكنّت محامياً ، أبشر فيما أبشر من المنازعات التي وكلت فيها قضايا عملية قناطر إسنا التي نفقتها شركة موكلتي لحساب وزارة الأشغال . ودعوتني للندن للمناقشة في تلك الأمور القضائية ، ولم أكن قد سافرت لأوروبا من قبل ، وصادفني بعرض البحر ، وأنا أتناول طعام الإفطار بالباخرة مسافر انجليزى ؛ راح يسلي الركاب بحديث عن قناة السويس ، وعمن في ثناياه على مصر ويسبها ، فاعترضه قائلاً إننا سنتسلم القناة ونديرها بأنفسنا في سنة ١٩٦٨ ، ولم يحتمل الرجل تلك الكلمة فغضب أيما غضب وشاركه في غضبه الأجانب الذين يسمعون له ، وانسحبت من المائدة وفي قلبي جرح شديد .

وشاء الله أن أصل إلى لندن وأحاول قراءة شيء عن القناة ، فينتح لي ، بمصادفة ، دون أن أطلب ذلك أرشيف غني بالوثائق الخطيرة ، وحينئذ أقسمت فيما بيني وبين نفسي أن أوجه إيراد مكتبتني ، وكل إمكانية تصل ليدي لهذا الموضوع فانقطع له واتخصّص فيه لأرفع في هذه القضية وأميط اللثام عن المأساة .

وتعددت بعد ذلك رحلاتي لأوروبا ، وطُرقت أبواب دور المحفوظات الرسمية وغير الرسمية ، فلم يوصد باب واحد ، حتى باب الشركة الاستعمارية في باريس ، أتيح لي أن أدلف منه إلى محفوظاتها ، وأن أطلع على البيانات المطلوبة ، في نههم شديد .

وكنت متنكرا تحت ستار وظيفة عارضة بسفارة مصر في باريس ، وتحققت النقطة الأولى من البرنامج في ٥ يونيو سنة ١٩٥١ ، يوم أن نوقشت رسالتي بكلية الحقوق بجامعة باريس في موضوع « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » ، ناقشتني أكبر علمائهم في القانون الدولي العام ، مفتي الاستعمار ، الداعي إلى التدويل ، جليبرت جيدل نفسه وناقشتني أعوانه ، وبعد جدل طويل ، أعلنوا أنهم يخالفونني الرأي ، ولكنهم يسدون بوثائني وبراهيني وقوة الرسالة من الناحية الفنية ، فمنحون الدرجة العلمية . وفي اليوم التالي ، بادرت بالاستقالة ، ثم عدت لبلادي وقدمتها مبركة قلمية مطالبا بتصفية الشركة الاستعمارية ، مجلدات وكتب ومؤلفات ومقالات ، وخطب ومحاضرات في كل ندوة ، وفي كل معهد وفي كل مكان عام .

والشركة الفاجرة تتعقبني وتطاردني مطاردة ، مستعملة أموالها ، وجاهاها ، فتوصد أبواب الصحف في وجهي ، ثم لا ألبث أن أصدر صحيفة « قناة السويس » وتجارب الصحيفة في السوق ، فأرسلها للقراء بالبريد ، وتسرق الأصول من المطابع ، فأشتري مطبعة ، فتجارب المطبعة المتواضعة ،

«ويسخر من يقاضيني بدعوى إزعاج سكان حيّ جاردن سيتي ، وكان المبنى يتألف من مسجد ومطبعة ودار لقناة السويس ، فيهدمون الدار بيد خفية أثناء سفرى ، وأحاول إعادة البناء ، فلا أجد الإمكانيات ، فأسافر إلى الريف لأزرع الطماطم والأرز ، متربصا وغير مستسلم لليأس ، فإذا بدعوة تصلنى من الرئيس المهدى ، على غير انتظار وتنقلنى الطائرة إلى القاهرة ، وأقضى أياما فى عزلة بعيدا عن أهلى وسائر المخلوقات ، وأنا أكاد أجن من فرط الفرج بنبأ لا أستطيع أن أفضى به حتى للاصدقاء المخلصين ، والمرء فى مثل هذه المواقف ، يحب أن يشاركه غيره فى فرحته .

ذهبت فى مساء ٢٣ يوليو سنة ١٩٥٦ ، إلى مقابر الإمام الشافعى ، فى ساعة متأخرة ، وفتحت مقبرتى ، وقضيت ساعة هناك ، إلى جوار قبر ولدى « زياد » ، ولدى البكر ، الذى كان مرمى فى هذه القضية ، وصرع قبل أن تنتهى المعركة ، أذرفت هناك دموعا حارة ، لم تكن دموع الأب الحزين ، بل دموع الفرح ، وقلت لزياد :

منذ السادس والعشرين من هذا الشهر ، بعد أيام يا زياد ، سأخلع ملابس الحداد ، التى لم تفارقنى منذ مصرعك ، سألبس حلة بيضاء إعلانا بنهاية الحزن ، وعمما قريب استقر بجوارك يا بنى ، فقد تحققت الأمنية الكبرى فى الحياة بموت الشركة الاستعمارية ، وبقيت الأمنية الثانية ، أن ألحق بك يا زياد ، وأن أجمل من عملى فى قضية القناة ، وسيلة للوصول إليك ، عربونا للمغفرة التى تمنحها من الغفور الرحيم ، رجاء أن يلحقنى بك

وأما أمك الحزينة ، وشقيقك طارق الذى ولد وبجنبه الأيمن إصابتك متأثراً منذ أن كان جنينا يوم مصرعك ، شقيقك الذى انقعد لسانه ولازمته علة بسبب حادثك ، والخمسة الآخرون ، هؤلاء جميعاً سأتركهم فى بلد حر كريم ، لا فى بلد يأكله الاستعمار ، فى بلد كفله الرئيس جمال العزة والمجد والشرف والكرامة ، وسأعمل من الآن ، وحتى أموت ، جندياً تحت راية جمال ، إلى أن القاك يا ولدى ، فأسأل الله أن يتقبل . .

وعدت إلى بيتى فى ساعة متأخرة ، واضعاً نفسى تحت تصرف رئيسنا ، حتى حلت ساعة الصفر وتحققت المعجزة .

وهكذا أراد الله لمصر على يد زعيمها عزاً لا يفنى ، ولم يبق إلا أن ترتفع فى كل نواحى حياتنا إلى مستوى ذلك الجهد الذى انتزعه لنا الزعيم بيديه الطاهرتين القويتين وتحافظ عليه حي آخر قطرة من دماثنا .

والله معنا ؟

دكتور مصطفى الحفناوى

القاهرة فى ٢٠ أغسطس سنة ١٩٥٦ .

فهرس

الصفحة

الموضوع

١

مقدمة

٦

الفصل الأول :

طريق رأس الرجاء الصالح

١١

الفصل الثاني :

محاولات فرنسا في زمن الملكية

٢٢

الفصل الثالث :

محمد علي صنيعة فرنسا من أجل القناة

٣٠

الفصل الرابع :

فرديناند دي لسبس

٤٠

الفصل الخامس :

دي لسبس يقتل محمد سعيد — أول معول يدق

في قلب مصر

(م — ١٢ قناة السويس)

الصفحة

الموضوع

٥٤

الفصل السادس :

إسماعيل — شركة قناة السويس المنحلة شركة
مساهمة مصرية — تخضع للقوانين المصرية —
الفلاح المصرى يشق القناة بدمه وماله

٦٣

الفصل السابع :

اعترافهم بالجميل هو تخريب مصر واحتلالها —
انجلترا تسرق أسهم مصر فى الشركة

٧٥

الفصل الثامن :

استعمار بريطانى تحت اسم شركة قناة السويس
— محاولة مد الامتياز — خيانة أريد بها
تأييد الالتزام

٩٦

الفصل التاسع :

الملاحه وحرية المرور وإخلال بريطانيا بذلك

١١٥

الفصل العاشر

علاقة الشركة بالحكومة المصرية بشركة

الصفحة

الموضوع

الاستعمار — خيانة دي لسبس لمصر في سنة
١٨٨٢ والتكهن للاحتلال — إشراف
الحكومة البريطانية على شركة القناة النتيجة —
شارل رو يجيب على السؤال ،

١٥١

الخاتمة :

١٥٥

الفصل الحادي عشر

مؤامرة لتدويل القناة — تدويل القناة فكرة
إجرامية .

١٦٧

خاتمة

مُطْبَعَةُ الرَّسَّالَةِ

شارع حمودة الخارل ٣ طابق ٤

4



0357511